Jordan

# Geschichte

der

# brandenburgisch-preußischen Kriegs-Marine.

In

ihren Entwickelungsstufen dargestellt

von

**A. Jordan.**

Mit Benutzung archivalischer Quellen und ungedruckter Manuscripte.

Motto: „Vom Fels zum Meer."

**Berlin.**
Druck und Verlag von F. Heinicke.
1856.

Seiner Königlichen Hoheit dem Prinzen

**Wilhelm Adalbert von Preußen**

in dankbarer und hoher Verehrung

unterthänigst gewidmet

vom

**Verfasser.**

# Vorwort des Verfassers.

Als ich auf den Wunsch der Redaction des **„Archivs für Landeskunde im Königreich Preußen"** den im I. Bande desselben enthaltenen Abriß der Geschichte der brandenburgisch-preußischen Kriegs-Marine schrieb, hatte ich bereits die Absicht ausgesprochen, die Darstellung desselben Stoffes mit Hülfe archivalischer und sonst ungedruckter Quellen ausführlich zu behandeln. Ich möchte daher jene vorerwähnte Abhandlung den weitläufig entwickelten Plan dieser vorliegenden Arbeit nennen, und in Betracht der Schwierigkeit des nachfolgenden Versuchs bin ich der Redaction des genannten Archivs für den mir gewordenen Auftrag heut zu großem Danke verpflichtet, weil mir von vielen Seiten her die Ermuthigung zur neuen Arbeit zugekommen ist.

Die Schwierigkeit dieser meiner historischen Erstlings-Aufgabe hat mich nicht zurückgeschreckt, wohl aber hat mich der praktische Versuch der Lösung, wie er heut vor Aller Augen tritt, zu verdoppeltem Streben gespornt, um auch hierdurch vielleicht Meinungen und Wünsche und Hoffnungen berichtigen und auf ein gebotenes Maß hinführen zu können.

Das Interesse des Vaterlandes an großen Thaten und großgedachten Plänen zum Heile des Ganzen wieder wach gerufen, das vorhandene Interesse gestärkt und die hie und da heimlich glimmende

Begeisterung zur Flamme angefacht zu sehen, das dürfte die beste Wirkung solcher historischen Arbeit sein.

Ob es mir gelungen ist, ein charakteristisches Bild zu liefern, welches mehr ist, als eine unterhaltende Erzählung von mehr oder weniger bekannt gewordenen Thatsachen, überlasse ich dem Leser, den ich nur noch bitten möchte, die Lücken des Stoffes nicht meiner Arbeit als Unfertigkeit zuzurechnen.

Berlin, den 1. Juni 1856.

Die

# brandenburgisch-preußische Kriegs-Marine

mit Einschluß des

Versuchs zur Gründung

einer

# deutschen Reichs-Marine.

Die genialen Schöpfungs-Versuche des großen Churfürsten Friedrich Wilhelm zur Bildung einer Kriegsmarine haben in verschiedener Auffassung ihre Darsteller gefunden, und je nach der Auslegung der leitenden Idee dieses unsterblichen Fürsten, je nach den Zwecken, welche zu verfolgen und endlich zu erreichen er einen vollen Theil seiner über allen Ruhm erhabenen Thatkraft geopfert hat, finden Jene den Schwerpunkt der Schöpfung selbst einseitig bald in der Bestrebung der Handelserweiterung, bald in der damaligen Lage der kriegerischen Verhältnisse, in welche Friedrich Wilhelm sich theilweis durch die Nachwehen der Politik seines Vaters gedrängt sah. Wenn man annimmt, daß wechselwirkend beide Umstände dazu beigetragen haben, die während seines Aufenthalts in Holland und durch seinen vertrauten Umgang mit dem Oranier genährten, wie durch den Besitz der Ostseeküste gehobenen Wünsche: den Besitz einer Flotte, zur That werden zu lassen, so läßt sich die Wahrheit dieser gleichsam vermittelnden Richtung aus dem Verlaufe der Entwickelung dieses geschichtlichen Dramas nachweisen; und unbeengt von kaum zu rechtfertigenden Schranken wird sich für die Größe, nicht nur der Idee, sondern auch der Verwirklichung derselben eine freiere Anschauung geltend machen können, welche manchen Widersacher versöhnen, oder doch wenigstens zu milderem Urtheil bestimmen wird. Und ein Weiteres würde ein Darstellungsversuch der Entwickelungsgeschichte der brandenburgisch-**preußischen** Kriegsmarine nicht bezwecken wollen, besonders nicht in einer Zeit, in welche die Wiedergeburt jener Bestrebungen fällt, die das Material für den Bau einer der Machtstellung und den Handelsverhältnissen Preußens entsprechenden Flotte zu sammeln berufen sind.

Würde dieser Zweck erreicht, so wäre auch die Bahn gebrochen, das mit dem Volkswohl so innig verwachsene und von diesem mehr oder minder laut geforderte Werk zu einem „nationalen" zu machen, wodurch der Regierung ein wesentlicher Stützpunkt für alle zukünftigen Eventualitäten erwüchse. —

Als Themistokles seine Vaterstadt immer mehr an's Meer lockte, machte er nach Plato, wie Plutarch erzählt, aus schweren Land-Soldaten ein „leichtes Matrosenvolk und Seemenschen", veranlaßte aber auch die üble Nachrede gegen sich: „Themistokles habe also seinen Mitbürgern Lanze und Schild abgenommen und das athenische Volk zum Sitzkissen und Ruderstange herabgewürdigt!" — Letztere Nachrede auf das Streben Friedrich Wilhelm's zu übertragen, ist in neuester Zeit mit Bezug auf die heutigen Bestrebungen wiederholt versucht, ohne daß jedoch der Vergleich paßte: Landheer und Flotte sollen sich in ihrer specifisch preußischen Bestimmung nur gegenseitig unterstützen, und weil letztere ein Zweig des Baumes ist, der das Vaterland bedeutet, ein echtes Pfropfreis, gleich dem vom großen Churfürsten gleichzeitig erst geschaffenen Heere, tritt ihre innere gegenseitige Verbindung heut, wo größere Mittel den Staatsorganismus gekräftigt, lebendig zu Tage. Ihre beiderseitige Geburtsstunde fällt in die Schöpfungsperiode Friedrich Wilhelm's. —

Hat doch das Wachsthum der preußischen Macht seit Begründung des brandenburgischen Churstaates die vielfachsten Stadien durchlaufen: das Streben ihrer kräftigen Entwickelung ist ganz besonderer Art. Neben jugendlicher Frische sind Aristokratie des Geistes, bildsame Freiheit und eiserne Disciplin diejenigen Attribute, welche dem Charakter des an Deutschlands Nordgrenze gelagerten Fürstenstammes und Volkes einen eigenthümlichen Reiz verleihen. Ein so gezeichnetes Bild stellt unverkennbar den verkörperten Geist Preußens dar; es ist kaum möglich, den einer anderen Nation darin zu suchen. Es ist dies auch der einzig nationale Grundzug der nach Innen und Außen gleich kernig gewachsenen und durch Kunst, wie durch natürliche Bestrebungen in Eins verschmolzenen Völkergemeinschaft. Ein ursprüngliches Band fehlt. Waffengewalt und Verträge legten ein solches schützend um die aufgepfropften Zweige, bis diese mit dem älteren Stamme verwachsen waren. Aus unscheinbarem Saamenkorn hat sich auf Sand und Sumpf ein Stamm

entwickelt, der eben so kräftig wie kühn über die anderen Kronen des Waldes zur Himmelswölbung aufstrebt; — ein armer, aber stolzer Knabe, ward das Volk in gemeinsamer Entwickelung mit seinen Fürsten ein Jüngling, durch Kraft und zähen Muth zum Edelsten und Größesten befähigt; es ward ein Mann, der mit Entschlossenheit eigene Bahnen wählt. Mit dem Schwerte in der Rechten schritt es ernsten Sinnes durch den Norden seines Vaterlandes, indeß die Linke Saaten des Friedensruhmes ausstreute. Neben eisernen Waffenburgen baute es Tempel der Wissenschaft und Kunst, in seinem Schooße sammelte es die Ernte seines Fleißes; sich des geschaffenen, nutzbaren Glückes erfreuend, rang sein Geist schon wieder mit den Plänen entgegendrängender Elemente. Kampf und Sieg, blutig und unblutig, auf Schlachtfeldern und auf Fluren, die, seinem Herrscherrecht sich beugend, wogende Aehren als Opfer brachten, — Kampf und Sieg, in raschester Folge! das ist die Geschichte des brandenburgischen Churhuts und der preußischen Krone, die in Hunderten von Special- und General-Historien verzeichnet steht.

Weniger bekannt und nicht also in Fleisch und Blut des Volkes übergegangen ist die Geschichte der churbrandenburgischen Seemacht unter Friedrich Wilhelm, dem großen Churfürsten, — und doch ist's ein durchaus integrirender Theil der Geschichte Brandenburg-Preußens und der politischen Beachtung werth; — wohl darum vernachlässigt und fast vergessen, weil außer wenigen glorreichen Thaten nichts von ihr übrig geblieben ist, als ihr — schmählicher Untergang. Wir finden kaum noch die Stelle, auf welcher das stolze Gebäude gestanden hat; selbst die Trümmer sind im Sturme der Zeit verschollen, nur tief im Schooße des von Blüthen überwucherten, von hohen Stämmen bewachsenen Bodens ruhen, von deren Wurzeln treu umklammert, die Ueberreste eines mächtigen Fundaments. Die Stätte, wo Großes geschaffen ist, wo eine hohe Idee sich zur ersten That gestaltet hat, behält etwas Anziehendes für den Menschen, dessen Sinn sich dem Hohen und Großen empfänglich zeigt; wie viel mehr anziehend wird die Stätte sein, auf welcher ein ruhmreicher Fürst ein vaterländisches Werk zu erbauen angefangen, dessen Vollendung zu sehen ihm das Schicksal nicht erlaubte.

Der erste Theil des Nachstehenden sei mit den Grabstichen verglichen, welche verborgene Schätze zu Tage fördern sollen, und wenn

es sich eine Geschichte der Entwickelungsstufen der brandenburgisch-preußischen Kriegsmarine nennt, so soll damit nur die innere Nothwendigkeit des Zusammenhangs zwischen den einzelnen Schöpfungs-Momenten der preußischen Kriegsmarine bezeichnet, oder, mit Rücksicht auf die Entwickelung des Staates, gemeint sein, daß die wieder angestrebte Gründung einer solchen nicht als willkürliche Thatsache, sondern wiederum als historische Nothwendigkeit gelten müsse. Nicht anders dürfen wir glauben. Wir entheben uns dadurch zugleich des erniedrigenden Gedankens, als ob man Angesichts politischer Verwickelungen, oder in unklarer Anschauung der staatlichen Verhältnisse nicht nur Europa's, sondern auch der übrigen Erdtheile, nur darauf ausgehe, ein kostbares Spielzeug zu besitzen, dessen Werth einzig nach dem anstaunenden Urtheile Unmündiger bekritelt wird. So niedrig soll kein Mann, dem ein Schritt vorwärts eine Goldgrube für Geist und Herz ist, — so niedrig soll kein Ehrenmann denken!

Die Anfänge des Werkes, welche jetzt fertig vor uns liegen, mögen in ihrer eigenthümlichen Entwickelungsweise, willens- und thatkräftig, die Basis bilden, auf der wir das Gebäude hoffentlich einst vollendet sehen werden: hat die preußische Kraft, wo ihre Thätigkeit zu höherem Schwunge durch den Geist der hohenzollernschen Herrscher geweckt wurde, doch schon Größeres geleistet, als die Ausführung eines einzelnen Werkes; und heut liegt es, wie gesagt, nur an dem Willen des Volkes, dasselbe national zu machen. Bekehren wir uns zu dem lebendigen Glauben unserer Väter, die durch diesen solche Werke schufen, daß aus der unbedeutenden Mark ein Staatengebäude sich aufrichtete, welches mehr denn einmal als das vollgültigste in Deutschland, in Europa galt.

Ein nutzbringendes, stofflich interessantes Werk liegt vor uns; es zu vollenden, helfe die begeisterte Kraft!

# Erster Abschnitt.

Als Friedrich Wilhelm, später und schon während seiner Regierungszeit der „Große“ genannt, im Jahre 1640 das Churscepter Brandenburgs ergriff, walteten in seinem kleinen Lande die beklagenswerthesten Verhältnisse, welche, durch die Schwarzenbergische Politik hervorgerufen, die Productionskraft des Volkes fast gänzlich gelähmt hatten. Es ist unerquicklich, ein Bild dieser Zustände zu malen; es ist eine Geschichte für sich, nur ihre Folgen greifen in den Inhalt dieser Blätter ein und prägen sich zunächst in der Unsicherheit aller Lebensverhältnisse deutlich genug aus, um danach begreifen zu können, daß Friedrich Wilhelm's Hoffnungen auf thatvolle Unterstützung seiner ebenso von Kraft zeugenden wie genialen Idee scheitern mußten, wenn das voraussichtliche Ziel ebensowohl nur durch bereitwillige Opfer, als auch durch vollste Ueberzeugung von deren Nutzen zu erreichen war. Unzweifelhaft ist es, daß in einer bedenklicheren politischen wie schwankenden gesellschaftlichen Zeit selten ein noch nicht zwanzigjähriger Fürst den erledigten Thron seiner Väter bestiegen hat. Das Herzogthum Preußen, zwischen Weichsel und Memel, ein polnisches Lehen, — die Chur Brandenburg zwischen Elbe und Oder, — das Herzogthum Cleve zwischen Rhein und Maas, — das Fürstenthum Pommern, vom rechten Oderufer längs der Ostseeküste hingestreckt, — das waren die Hunderte von Meilen getrennten Besitzungen, über welche dem Churscepter das Herrscherrecht gebührte; doch zur Zeit des Regierungs-Antrittes unseres Helden war fast kein Fuß breit Landes sein nutzbares und unbestrittenes Eigenthum; der eine Theil lag verwüstet, der andere war vom Feinde besetzt. Doch hielt Friedrich

Wilhelm, das Rechte mit scharfem Blick erkennend und in sicherer Schätzung der wirksamsten und weisesten Mittel, das Ziel fest im Auge, und der Aufschwung seines Geistes war ein so gewaltiger, daß kaum eine Zeit wiederkehren wird, wie jene, wo ein Einziger mit selbstständiger Kraft im Stande gewesen, dem rollenden Verderben in die Speichen des Rades zu greifen, um dessen Flug zu hemmen, wo ein Einziger genügte, die Auflösung jeglichen staatlichen Zusammenhangs nicht nur aufzuhalten, sondern auch zu heilen und das Land zur vorher nicht gekannten Blüthe zu bringen.

Der Waffenstillstand mit Schweden, dessen Abschluß nicht wenig politische Klugheit erforderte, weil dem Kaiser kein Anstoß dadurch gegeben werden durfte, ging dem westphälischen Friedensschlusse voraus und bezeichnet gleichsam den ersten Act der Segnungen der Regierung des großen Churfürsten. Jahrelange Bemühungen der churfürstlichen Gesandten: Graf zu Sayn-Wittgenstein und Johann von Löben, nebst mehreren Beigeordneten, erstrebten zu Münster seit dem 16. März 1644 einen möglichst günstigen Friedensschluß für Brandenburg, und handelte es sich hierbei hauptsächlich um Pommern, welches Schweden noch inne hatte und auch ferner zu behaupten entschlossen war. Auf das Entschiedenste äußerte sich Friedrich Wilhelm, welcher, der Zukunft seiner Macht sich wohl bewußt, wenn diese das Ende ihres Scepters in das Salzwasser tauchte und dem weltverbindenden Elemente gebieten durfte, Stettin als künftige Capitale gern bezeichnete.

„Pommern sei im Norden das Thor des deutschen Reiches; es würde, in Schwedens Händen, der Zankapfel zwischen Dänemark und Polen sein. Für Brandenburg habe es die größte Wichtigkeit, da es durch seine Lage die brandenburgischen Besitzungen mit Preußen verbinde, **ihm die See für den Handel öffne und die Mündungen des Oderstromes** ihm sichere."

So lautete die Denkschrift der churfürstlichen Gesandtschaft, welche dem Grafen Trautmannsdorf überreicht wurde.

„Von den Oder-Mündungen wolle und könne er in Ewigkeit ohne den Ruin seines Hauses nicht abstehen!" erklärte Friedrich Wilhelm; doch alle Proteste seiner Gesandten, selbst die für Bestechung verschwendeten enormen Summen halfen nicht zur Erreichung des Zieles. Dem Grafen Trautmannsdorf ließ er 100,000

Thaler anbieten und auf das Nachdrücklichste seine Forderung wiederholt vorstellen: „nachdem sein Land seit zwanzig Jahren von Grund aus verderbt worden, könne er nicht einmal zum Besitze des ihm von Gott und Rechtswegen angeerbten Herzogthums Pommern gelangen. — — Er verliere die Vormauer seines Churfürstenthums, die Verbindungslinie mit Preußen und den freien Seehandel, durch welchen er Schlesien und Polen noch zu versorgen hoffe, u. s. w."

Friedrich Wilhelms Pläne waren weitgreifend; indeß mußte er sich unter das Gebot der Verhältnisse beugen und ganz Vorpommern mit Rügen, und von Hinterpommern **Stettin**, Damm, Garz, Gollnow, die Insel Wollin und das **frische Haff** mit **allen Odermündungen** der Krone Schweden abtreten. Durch Halberstadt, Minden, Camin, Erzstift Magdeburg und Amt Egeln wurde Churbrandenburg im Binnenlande entschädigt.

Diplomatische Federstriche konnten dem jungen Herrscher wohl augenblicklich den Besitz des ersehnten Küstenlandes rauben, doch nicht seine Hoffnung auf dessen Wiedererwerbung unter weniger ungünstigen Verhältnissen.

Er sah hellen Blicks den kommenden Tag heraufdämmern; sein Licht war Glück, Ruhm und Ehre.

Durch den Aufenthalt in Holland seit dem Jahre 1633 unter den Augen des tapferen und geistvollen Friedrich Heinrich von Oranien, der an der Spitze einer zur Erkämpfung ihrer Freiheit engverbundenen Nation stand und sein siegreiches Schwert für eine heilige Sache gezogen, — in Mitten des Wohlstandes und des wiederaufblühenden Glücks gewerbreicher Städte und heerdenreicher, üppiger Fluren, — beim Anblick des wechselnden Lebens einer überseeischen Handelswelt, der Häfen und Schiffswerfte, der stolzen Hoffnungen, welche die Segel schwellten, der Erfüllung, welche die reichste Beute dem heimischen Porte entgegentrieb, — durch den gewaltigen Hauch des freien menschlichen Geistes bildete sich Friedrich Wilhelm's Charakter zur unsterblichen Größe.

Die Erweiterung des Handels und die dadurch zu vermittelnde Wohlfahrt des Landes in Bezug auf materielle und mittelbar auf geistige Kraft war des Churfürsten leitende Idee geworden, so daß sein Streben, eine Marine zu gründen, um mittelst dieser die kühn und ernst durchdachten, ihn immer mehr begeisternden Pläne in's

Leben treten zu lassen, als ein dunkler, ferner Hintergrund schon bei den Münsterschen Friedensverhandlungen und den dabei stattgehabten Ringkämpfen um die pommersche Küste als vorhanden gelten darf. So hatte der Besuch bei dem Oranier in seinem Geiste unauslöschliche Spuren hinterlassen.

In Holland concentrirte sich damals fast einzig die Herrlichkeit des überseeischen Handels, und dieser eben hatte einen so günstigen Einfluß nicht nur auf den Wohlstand des Volkes, sondern auch auf die politische Lage des Landes ausgeübt, daß das Streben nach gleich wohlthätigen Verhältnissen nur als ein ganz natürliches betrachtet werden kann. Und um die Entwickelung dieses Strebens noch anschaulicher zu machen, genügt es bei der bekannten geistigen Energie des Churfürsten, sowie bei der glücklichen Phantasie desselben, die über manche Bedenken fortzuhelfen wußte, einen flüchtigen Blick auf die übrigen Staaten zu werfen, deren Flagge auf allen Meeren kreuzte. Dänemark und Schweden, seine Nachbarn, standen gebietend jeder in seinen Gewässern; die Generalstaaten besaßen 1650 bereits 120 Kriegsfahrzeuge, darunter 70 ersten Ranges; England war mächtiger denn je; selbst Spanien stand trotz Portugal's Abfall und trotz seiner Niederlage durch die holländische Flagge mächtig da; in Frankreich schaarten sich die Besten des Adels unter dem „Pavillon der Lilien" *).

Bei solcher Umschau ist ein Vergleich erklärlich, den Friedrich Wilhelm mit jenen und sich anstellte. Es bedurfte nur des Muthes und der Kraft, um einen Versuch zu wagen, und beides besaß der jugendliche Held in vollem Maaße.

Fand er nun in seinen Bürgern nicht den Trieb zu bedeutenderen und nicht den Muth zu gewagteren Handels-Unternehmungen, fehlte jenen auch die Fähigkeit, sich ohne Weiteres und ohne vorbereitende Erziehung aus einer gedrückten und beschränkten Stellung heraus und in eine freiere und einflußreichere Lebenslage hineinzudenken, so konnte dem Churfürsten der Antrag des aus dem Dienste der holländisch-ostindischen Compagnie verabschiedeten Admirals Liers und mehrerer angesehener holländischer Kaufleute, unter churfürstlichem Schutze und unter brandenburgischer Flagge eine ostindische Handels-

---

*) v. Raumer, historisches Taschenbuch, deutsche Seemacht.

gesellschaft zu errichten (1647), nur erwünscht sein; ihn trifft der Vorwurf darum nicht, den vaterländischen Handel an Ausländer vergeben zu haben, denn es gab zu jener Zeit gar keinen Handelsverkehr im Brandenburgischen, außer Gewürzkrämerei innerhalb beschränkter Stadt- und Landkreise, und die Errichtung einer Handels-Gesellschaft konnte andererseits für Friedrich Wilhelm nur als ein Mittel gelten, den schlafenden Unternehmungsgeist seiner Bürger zu wecken.

Die Kaufleute der Mark bezogen sämmtliche Colonial-Waaren und sonstige Erzeugnisse der Industrie von Hamburg, dessen Handelsherren indessen Zugeständnisse sehr lästiger Art, besonders der Schifffahrt, anmaßend forderten und jede Unabhängigkeit speciell des Berliner Handels vollständig unmöglich machten, ohne daß Seitens Chur-Brandenburgs eine Wiedervergeltung geübt werden konnte. Von Berlin aus ging der Binnenhandel hauptsächlich nach Polen und Schlesien, während Erzeugnisse von dort vermittelst der zwischen Oder und Spree bestehenden, durch Friedrich Wilhelm geschaffenen (1662 bis 1670) Canal-Verbindung meistentheils wieder über Berlin zur See gingen. Es ergiebt sich hieraus, daß die churfürstliche Residenz ein den damaligen Verhältnissen nach nicht unbedeutender Speditionsort war, wo aber jede Betheiligung an gewagteren Unternehmungen durch Anlegung von Capitalien für zu gewagt erklärt wurde. Directe Handelsverbindungen über See gab es gar nicht; Hamburg nahm, was das Churfürstenthum exportirte, und befestigte dadurch seinen Wohlstand. Um wenig besser hatte sich im Herzogthum Preußen (Königsberg) der Handel gestaltet; doch waltete auch dort die ängstliche Zurückhaltung des Capitals und die krämerische Genügsamkeit mit dem Gewinn von Groschen, wo bei frischem Wagen Thaler zu gewinnen gewesen wären. Die unmittelbare Berührung mit dem weltverbindenden Elemente lockte wohl Einzelne zu bescheidenen Fahrten nach Schwedens Küsten und Englands belebten Häfen, auch nach Hollands Weltverkehr, doch an zusammenhängende, durch Gemeinschaft zu erhöhende Verbindungen wagte man sich nicht; man glaubte das Mögliche mit dem Wenigen erreicht zu haben, was man that, und suchte sich gegenseitig vor dem Uebermuth zu warnen, überseeische Plätze in die kaufmännische Speculation des heimischen hineinzuziehen. Und neben allem diesen geboten die politischen Verhältnisse schon engere Schranken, auch die geringe Unterstützung Seitens der Regierung,

welche entweder gar keine oder nur sehr mangelhafte und unsichere Handelstractate mit fremden Mächten geschlossen hatte. Die Zeit der Alles belebenden Macht und Kraft Churbrandenburgs ging erst ihrem Morgen entgegen, der, wolkenbedeckt, sich zu schönerem Tage entfaltete.

Uebrigens scheiterte das obengedachte Unternehmen an der augenblicklichen Mittellosigkeit des Churfürsten, dessen Cassen durch die Folgen des 30jährigen Krieges vollständig erschöpft waren, und die zu fremdem Zweck zu füllen die Handelsstädte wenig Lust bezeigten, weil, wie die Stadt Königsberg unter Anderem erklärte, für Pläne der Art Niemand eine Beisteuer freiwillig leisten möchte. Man hatte keinen Blick für das Entferntere, geschweige denn die Neigung, sich die Möglichkeit einer höheren Idee nur zu denken, die auf ein Mehreres als auf „phantastische" Träumereien doch nicht hinausliefe. Die Hansestädte, an größere und weiterreichende Handels-Verhältnisse gewöhnt, Theilnehmer am Welthandel, reich und belebt, hätten bei günstigerer finanzieller Lage des Churfürsten, der zudem in nicht unerhebliche politische Verwickelungen gedrängt zu werden drohte, ihre Theilnahme gewiß nicht verweigert und dem Unternehmen dadurch einen merklichen Aufschwung geben können; doch ehe noch ein Vertrag mit ihnen abgeschlossen werden konnte, löste sich das Unternehmen durch die Zurücknahme des auf 120,000 Thlr. formirten Ankaufs von Tranquebar ganz auf.

Die nächstfolgenden Jahre füllen sich mit politischen Angelegenheiten, welche die friedlichen Pläne einer Handelserweiterung sehr bedenklich in den Hintergrund schoben. Der Clevesche Erbfolgestreit und die Zwistigkeiten mit Schweden, welche ganz Hinterpommern widerrechtlich besetzt hielten, nahmen die Aufmerksamkeit des Churfürsten ungetheilt in Anspruch, ebenso der wenige Jahre nach dem Osnabrücker Friedensschlusse ausbrechende Krieg zwischen den verwandten Königshäusern Polen und Schweden, wodurch das Herzogthum Preußen dem Kriegsschauplatze sehr nahe gerückt wurde. Es ist hier nicht der Ort, von der politischen Klugheit des Churfürsten, noch von seiner kriegerischen Thätigkeit und der Tapferkeit seiner Brandenburger (3tägige Schlacht von Warschau, 1656) zu berichten, wohl aber von dem Resultate, welches Friedrich Wilhelm zum absoluten und souverainen Herzog von Preußen machte, da Schweden im Vertrage

von Labiau auf alle bisherigen Rechte auf (das jetzige) Ostpreußen und Ermeland verzichtete, Polen aber der für die Churfürsten von Brandenburg, als Herzoge von Preußen, ebenso lästigen wie friedestörenden Lehnsherrschaft über dieses Land entsagte. Bei Gelegenheit dieser kriegerischen Verwickelungen, wo jegliches Mittel zur glücklichen Durchführung des Krieges gegen Polen benutzt werden mußte, wurden Ruderboote von geringer Größe, zu Landungen geeignet, armirt, und so schien sich auch hier auf kaum merkbare Weise das Bedürfniß nach der Ausbildung einer Flottille zu entwickeln, welche den Land=Operationen von einigem Nutzen sein könnte. Wenn nun auch die Ausrüstung dieser „Kanonenboote" (wie heutzutage diese Art flacher zur Küstenvertheidigung benutzter Fahrzeuge genannt wird) nicht als der Keim der Verwirklichung jener großen Idee betrachtet werden kann, welche in den spätern schwedischen Kriegen die Schöpfung einer Kriegs=Marine begründete, so ist die Armirung der gedachten Boote doch auch nicht als eine nur zufällige Unternehmung zu betrachten, deren Werth einer Schätzung gar nicht unterworfen zu werden verdient. Zudem waren die politischen Verhältnisse in der nächsten Zeit dem Versuche zur Bildung einer Flottille günstiger, da die holländische und dänische Bundesgenossenschaft den darauf bezüglichen, in Friedrich Wilhelm schon lebensfähig gewordenen Gedanken eine bestimmtere Richtung gab, so daß im verhängnißvollen Jahre 1675, als die Schweden als französische Söldner, zugleich um die ihnen entrissene pommersche Beute während der Abwesenheit des Churfürsten am Rhein wieder zu gewinnen, in die Mark einfielen, dieser das Anerbieten einiger holländischer Kaufleute, an deren Spitze der Rath der Stadt Middelfahrt, Benjamin Raule, stand, Kaperbriefe gegen Schweden an sie zu ertheilen, als willkommene Unterstützung entgegennahm. Der Churfürstliche Gesandte im Haag hatte diesen Antrag vermitteln helfen und nicht unterlassen, etwaige Bedenken seines Herrn gegen die Rechtmäßigkeit des Verfahrens durch die Bemerkung zu entkräften, daß die Gunst der Verhältnisse kaum der Art wiederkehren dürfte, wie sie jetzt sich böte, wo die Schweden der Einfuhr von Korn und Salz durchaus bedürftig und nicht im Stande wären, den Krieg gegen Brandenburg ohne jene Zufuhren mit nur einigem Erfolg fortzuführen. Friedrich Wilhelm fühlte das Gewicht dieser und anderer Gründe und bedachte sich nicht, seinen Kriegsoperationen eine Ausdehnung zu geben,

daran bis dahin niemand gedacht hatte, noch denken konnte: denn in wessen Seele war jemals der Gedanke aufgestiegen, daß Churbrandenburg an Bord eines Kriegsschiffes seine Flagge hissen werde!

Der churfürstliche Geheime Rath Blaspeil zu Cleve und der Vice-Kanzler Remswinkel leiteten inzwischen und zwar noch im Juli desselben Jahres die Unterhandlungen wegen miethsweiser Beschaffung einiger Fregatten von Raule, welcher hierfür vom Churfürsten mindestens 10,000 Thaler vorschußweise verlangte, wiederholt 4000 Thaler und auf den Rest eine Anweisung, nach sechs Wochen zahlbar, auf die holländischen Subsidiengelder erhielt. Er saß zu dieser Zeit wegen einer Schuld von 40,000 Gulden, womit er der holländisch-ostindischen Compagnie verhaftet war, in seinem Hause (darin man ihn nicht angreifen durfte) gleichwie gefangen, und forderte sogar, nachdem er mit den empfangenen zehntausend Thalern alte Creditoren bezahlt hatte, nochmals 7200 Thaler, um seine dringendsten Gläubiger zu beschwichtigen und dadurch freie Hand zu bekommen. Die Lage des späteren Günstlings des Churfürsten war hiernach eine sehr üble, worüber Remswinkel in einem Schreiben vom 13. Juli die Erklärung giebt, daß der Raule in seinem Vaterlande (Provinz Seeland) sehr viele Feinde habe, und der churfürstlichen Gnade empfohlen werde, daß man jedoch die Hand von ihm abziehen müsse, wenn auch die noch fehlenden 7200 Thaler den Mann nicht retteten.

Für den großen Churfürsten war indeß der Umstand, daß, wie Raule einige Tage später selbst schrieb, 3 Fregatten („Churprinz", „Berlin" und „Potsdam" benannt) von 16 bis 20 Kanonen, und 2 mittlere Fahrzeuge („Bielefeld" und „Bulle") von 6—10 Stücken fertig lägen, zu lockend, als daß er nicht bereit gewesen wäre, selbst noch die anderweitige auf 25,000 Gulden erhöhte Forderung zu zahlen.

Der Churfürst fand sich dafür in Raule nicht getäuscht; sein thatkräftiger Geist verschaffte sich, seine Freiheit benutzend, bald Geltung: der Schöffe von Middelfarth machte die Nordsee unsicher, war überall, wo die schwedische Flagge ihn nicht vermuthete, und brachte neunzehn wohlbefrachtete Schiffe auf, welche er als Prisen nach Seeland führte, woselbst Leonhard von Grinsveld zum churfürstlichen Commissarius und Director der Kaperei bestellt war. Das Experiment, als welches dieser erste Auftritt nur gelten kann, war gelungen, doch konnten die errungenen Vortheile nicht verfolgt werden, da unter den

gekaperten Schiffen auch holländische unter schwedischer Flagge sich befanden, deren Herausgabe von den Generalstaaten mit der Drohung gefordert wurde, im Weigerungsfalle nicht mehr feindlich gegen Schweden verfahren zu wollen. Freier Handel sollte als Grundbedingung für ein ferneres Bündniß mit Brandenburg gelten.

In Folge der zwischen dem Reichspensionär Fagel und dem churfürstlichen Rath Blaspeil geführten Verhandlungen, in welchen niederländischer Seits behauptet wurde, Raule habe als holländischer Unterthan und ehemaliger Mitregent von Seeland nicht das Recht gehabt, mit auswärtigen Mächten Verträge abzuschließen, und um seinen Bundesgenossen durch eigensinniges Festhalten momentaner Vortheile, die nicht einmal streng rechtlich begründet werden konnten, im kritischen Zeitpunkte nicht zu verlieren, befahl Friedrich Wilhelm, die gekaperten Schiffe im Werthe von 1 ½ Millionen Gulden freizugeben. Von Glückstadt aus Kaperei treiben zu dürfen, hatte der König von Dänemark nicht öffentlich gestatten mögen, doch erklärt, im Stillen zu dulden, wozu er seine Zustimmung nicht bestimmt gegeben habe. Die schon erwähnte Kaperei war daher zumeist von Holland aus betrieben und hatte aus diesem Grunde wieder zu Conflicten mit den Generalstaaten geführt.

Nach diesem Act der Gewaltthätigkeit war die Lage des schon mißliebigen Raule in seinem Vaterlande höchst bedenklich geworden. Der Seeräuberei angeklagt, wurde er landesflüchtig und begab sich in den Schutz seines neuen Herrn, unter dessen Befehlen er eine glänzendere Laufbahn als die aufgegebene sich zu eröffnen strebte.

Wollen wir überhaupt einen Zeitpunkt bestimmen, welcher mit dem Beginne einer brandenburgischen Marine zusammenfällt, so können wir diesen als solchen bezeichnen, da zum ersten Male der rothe Adler sich auf dem Maste eines Kriegsfahrzeuges wiegte und, wenn auch unter fremder Führung, zum ersten Male seine Fänge in die Wogen des freien Meeres tauchte. Und da die langgenährte Idee endlich, durch die Macht der Verhältnisse und durch deren Nothwendigkeit geboten, einen Stützpunkt in der Wirklichkeit gefunden hatte, so konnte die Fortführung des Werkes wohl unterbrochen, doch nicht mehr gänzlich gestört werden, — mindestens nicht während der andauernden Kriegsverhältnisse mit Schweden und Frankreich. Der Charakter Friedrich Wilhelm's duldete auch ein Rückwärtsschreiten eben=

sowenig, als ein schwächliches Verzagen. Er war ein starker, nerviger Geist, der sich auf der einmal betretenen Bahn durch Widerwärtigkeiten nicht abschrecken ließ, sondern im Widerstreit nur eine Uebung seiner schaffenden Kräfte fand.

Die ruhmvolle Schlacht bei Fehrbellin war am 18. Juni 1675 geschlagen und die Schweden aus der Mark vertrieben. Der siegreiche Churfürst suchte nun, da der Kriegsschauplatz wiederum nach der Ostseeküste verlegt wurde, in Dänemark einen zuverlässigeren Bundesgenossen, als den Kaiser (der post festum Schweden als Reichsfeind erklärte und sich erbot, ein Hülfs-Corps zu stellen), und schloß mit jenem am 1. September zu Gadebusch einen Schutz- und Trutz-Vertrag zur Vertreibung der Schweden aus Deutschland, nachdem die Mark Brandenburg durch kühne, derbe Schläge vom Feinde gesäubert war. Dieser hatte sich eiligst hinter die Mauern Stralsunds geflüchtet.

Die Unterhandlungen mit Raule waren von günstigem Erfolg begleitet, so daß obengenannte Fahrzeuge, auf welche noch 300 churfürstliche Mariniers, theils zur Ergänzung der fehlenden Matrosen, theils um eine eigene Besatzung heranzubilden, vertheilt wurden, contractlich auf die Dauer von vier Monaten für eine Entschädigung von 135,000 Gulden zum Dienst des Churfürsten bereit lagen. Zu dieser Escadre ließ die holländische Admiralität außerdem 3 Kriegsschiffe stoßen.

Der schon genannte Blaspeil zu Cleve zeigte sich indeß auch ferner thätig. Er schlug dem Churfürsten eine Landungs-Expedition gegen die Veste Carlsburg bei Bremen, welche die Schweden errichtet hatten, fast gleichzeitig vor, und Friedrich Wilhelm schrieb zurück, „daß er den Anschlag auf Carlstadt wohlgefällig entgegengenommen habe, und solle der Oberste Bolsey gut zugeredet werden, sein Bestes zu thun."

Simon de Bolsey, Oberster zu Fuß, *) ein mehr tapferer, als intelligenter Offizier, hatte im Auftrage des Churfürsten in Holland ein Marine-Regiment geworben, dessen Musterung zu Rotterdam am 14. Juli einen Effectivbestand von 569 Köpfen ergab und über dessen Leistungsfähigkeit selbst von den Unterhändlern in

*) So unterzeichnete er eigenhändig seine Briefe an den Churfürsten.

dieser Werbe-Angelegenheit viel Lobenswerthes an den Churfürsten berichtet wird. „Man solle", räth Blaspeil, „den schwedischen Inseln und Küsten arg zusetzen, Rügen und Ruden angreifen, und sie ravagiren" *), worauf der Churfürst, nur die Expedition gegen Carlstadt im Auge, befiehlt, „nach Eroberung des Ortes denselben zu demoliren und in die Luft zu sprengen, die Stücke, Munition und alles sonst Brauchbare aber nach Bremen zu bringen." Ein dieser Ordre beigefügtes Schreiben sollte Blaspeil erst nach erfolgter Eroberung des Platzes abgeben und mit dem Magistrat danach weitere Verhandlungen zur Bergung des Gutes anknüpfen. Die Zerstörung des Werkes schien dem Churfürsten aus politischen Gründen nöthig, weil er mit Recht glaubte, daß sich Dänemark in Carlstadt festsetzen und Herr der Weser bleiben würde, wie durch Glückstadt Herr der Elbe, da schon zu dieser Zeit dänisches Kriegsvolk bereit stand, nach Carlstadt vorzurücken, sobald der Churfürst es genommen haben würde.

Vor Beginn der Operationen aber wurde der Ingenieur Lebrecht mit der Recognoscirung von Carlstadt beauftragt, um zu erfahren, wie und wo der Angriff am vortheilhaftesten einzuleiten sei, und für den Fall, daß „die Entreprise nicht practicable", sollte Wolgast berannt werden. Indessen blieb es bei dem ersten Plane.

Im August unternahm der Oberst Bolsey mit seinem Regiment, auf den zu Ostende ausgerüsteten Kriegsschiffen in See gehend, den Angriff der bei Bremen gelegenen Befestigung, welche von den Schweden durch Hinzufügung neuer Werke eifrig verstärkt wurde. Den Sieg von Fehrbellin wollte Friedrich Wilhelm benutzen, auf ganz neue unerwartete Weise: zur See. Nun waren es nicht mehr Kaperschiffe, die nur auf Beute jagten, sondern stolze Fregatten, wohlarmirt, um einen blutigen Strauß zu bestehen.

Mit unerschrockenem Muthe landete Oberst Bolsey am 19. September unterm Feuer der Schweden, jagte die Vorposten vor sich her, griff die festen Positionen mit seinem kleinen Häuflein an und erließ eine Aufforderung zur Uebergabe derselben, welche indeß von dem Commandanten, Oberst Mel, einem tapferen Soldaten und guten Ingenieur, verweigert wurde. Nachdem er nach damaligem Kriegsgebrauch sich verschanzt hatte, machten die Belagerten am 22. bei

*) Der Bericht ist meist in Chiffern geschrieben.

Tagesanbruch einen Ausfall mit einer Compagnie Dragoner, 4—500 Fußknechten und 3 Feldstücken, wurden aber nach dreistündigem scharfen Gefecht mit großem Verluste und Hinterlassung der Geschütze in die Festung zurückgeworfen. Capitain Fröling, welcher die Truppen geführt, nebst anderen Offizieren und gegen 100 Gemeine blieben todt auf dem Platze, 2 Capitains und wenige Soldaten wurden gefangen. Als Oberst Bolsey indeß durch Kundschafter die Nachricht erhielt, daß die Schweden, um Succurs zu erhalten, nach Stade geschickt hätten, um ihn mit zwei- bis dreitausend Mann auf's Neue anzugreifen, hielt er mit seinen Offizieren Kriegsrath, was zu thun: ob zurückgehen oder den Posten zu halten suchen? Die Meinungen waren, in Betracht der äußerst gefährdeten Rückzugslinie, einstimmig für eine rechtzeitige Einschiffung. Danach erhielt der Commandeur der Flottille, Capitain von Zeil, den Befehl, die Schaluppen zur Disposition zu stellen und außerdem eine Anzahl Kähne von der oldenburgischen Seite zu beschaffen; doch da die Matrosen, welche zur Verstärkung der Position herangezogen waren, sich zuerst in die Boote drängten, die versprochenen Kähne aber nicht angekommen waren, blieb der größte Theil der Mariniers nebst dem Oberstlieutenant v. d. Neulen und Major Spree am Lande zurück und wurden so, von der Uebermacht bewältigt, nach kurzem Gefecht zu Gefangenen gemacht. Dagegen sicherte das Bolsey'sche Corps seine gefangenen schwedischen Offiziere: 1 Oberstlieutenant, 5 Capitains und 4 Lieutenants, welche später (im October) gegen die brandenburgischen Gefangenen ausgeliefert wurden, nachdem der Churfürst noch ihre Gasthofsrechnung zu Stade mit 379 Thlr. bezahlt hatte. — Es giebt Niederlagen, welche Siegen ähnlich werden, und also war es hier. War die Wegnahme des Platzes auch nicht geglückt, wie Blaspeil geglaubt, daß es mit Leichtigkeit geschehen würde, da er wenige Tage zuvor schrieb: „Carlsburg würde in einigen Tagen brandenburgisch sein, und ihm die Gnade zu Theil werden, dem Churfürsten zu gratuliren rc.", so trug das ganze Wesen der Expedition doch den Charakter eines innerlichen Triumphes. Und so sah Friedrich Wilhelm, welcher die Zukunft nur im Auge hatte, die Lage der Dinge; er triumphirte über die gelieferte Beweisführung, daß dem Churstaate es wohl möglich sein könnte, bei weiterer Entwickelung seiner maritimen Streitkräfte und nachdem die bis jetzt geliehenen in seinen eigenen Besitz übergegangen sein würden, sowohl dem Feinde auf hoher See

würdig begegnen, als auch dem vaterländischen Handel sicheren Schutz durch seine Flagge gewähren zu können.

Nach dieser Action, vereinzelt ausgeführt und meist aus diesem Grunde gescheitert, und in der Absicht, den Marine-Angelegenheiten eine festere Gestaltung zu geben, beschloß der Churfürst seine Unternehmungen gegen Schweden zur See in Einklang mit denen zu Lande zu bringen, um dadurch einen gewisseren Erfolg herbeizuführen. — Die Escadre von 3 Fregatten unter dem Commando des Capitains und Schout by Nacht Brächel, welcher im Spätjahre, von Kopenhagen aus, dem neuen Herrn seine baldige Ankunft und zugleich meldete, daß Raule's Flottille noch in der Nordsee kreuze, sollte im Verein mit dem Corps des Feldmarschall Derfflinger gegen Wolgast operiren, zu welchem Ende auch die Bolsey'schen Mariniers, die vor Carlsburg ihre rühmliche Feuerprobe bestanden und ihre Reihen wieder vollständig ergänzt hatten, beordert wurden, sich unter die Befehle des General-Major von Schwerin, Gouverneurs von Colberg, zu stellen, wovon eine Ordre des berühmten Feldmarschalls an letzteren zeugt. *)

Das Jahr 1675 schloß unter mittelbarer Mitwirkung der Flottille mit der Einnahme von Wolgast, Wollin und Greifenhagen. Die Epochen des Fortschritts der maritimen Entwickelung Churbrandenburgs markiren sich gleichwie die der politischen Geltung des vorher kaum beachteten Staates mit den Jahresabschnitten. Es sind die Schritte eines Helden, in schöner ritterlicher Bedeutung: unverzagt, kräftig, frei, mit Entschlossenheit und wahrhaftem Gottvertrauen, fern von allem gekünstelten Wesen. Die kühnen Gedanken sollten zu Thaten werden, es sollte neues Leben in den siechen Staatskörper einkehren, und dazu gehörte vor Allem, dem Lande diejenigen Grenzen zu geben, welche es fähig machten, neue Lebenssäfte aufzunehmen. Friedrich Wilhelm hatte, von Freund und Feind verdächtigt und verlassen, bei den Friedensverhandlungen zu Münster nach dem Besitz der Ostseeküste vergeblich gerungen, doch keineswegs die darauf sich stützenden Pläne

*) — „befehlen Wir Euch hiermit in Gnaden, uns mit nächstem eine richtige Liste von des Oberst Bolsey Regiment mit Namen und Zunamen, sowohl der Gesunden als der Kranken, und wo dieselben liegen, einzuschicken."
Freiherr v. Derfflinger.
An den General-Major v. Schwerin.

zum Heil seines Vaterlandes aufgegeben; vielmehr sehen wir den Helden seit jener Zeit rastlos thätig, dem vorgesteckten Ziele sich zu nähern. Die Nachbarschaft des ihm feindlich gesinnten Schwedens auf deutschem Boden gab reichliche, fast ununterbrochene Gelegenheit zu immer neuen Kämpfen, die zu bestehen Friedrich Wilhelm sich um so mehr für verpflichtet halten mußte, als er seinem Reiche dauernden Frieden zu schaffen entschlossen war, diesen aber nur in der Ausschließung Schwedens vom deutschen Grund und Boden finden zu können meinte.

Hatte Raule kein unmittelbares Interesse an der Verwirklichung dieser rein politischen Ideen und Pläne, so lag in ihr doch einzig und allein die Möglichkeit, die Interessen des Handels in späterer Zeit auf's Beste fördern zu können. Und das war Raule's Sporn, der ihn in die Arme des Churfürsten trieb und ihn zu einem nützlichen Werkzeug machte: denn nur durch Hebung der Kriegs-Marine konnten der Handels-Marine Vortheile erwachsen, — nur auf diese Weise konnte letztere überhaupt zu selbstständiger Lebensthätigkeit gelangen. Er war von der Richtigkeit dieses Satzes aufrichtig überzeugt, und indem er berechnete, daß, wenn die brandenburgische Flagge sich Macht und Respekt erkämpft hätte, sie beides zum Nutzen der Rheder auf die Handels-Marine übertragen würde und jene dann nicht mehr genöthigt wären, ihren Schiffen, wie damals gebräuchlich, eine überaus kostbare Armirung zu deren Selbstschutz mitzugeben, machte er keinen falschen Schluß.

Raule's Ansehen war durch die vorjährigen Unternehmungen, an denen er nur wenig selbstthätigen Antheil gehabt, schnell gestiegen, weil sein Name überall, wenn auch oft irrthümlich, an die Spitze aller auf die Marine bezüglichen Angelegenheiten gestellt wurde, und das nicht nur in den Augen des Churfürsten, dem er durch bereitwilliges Eingehen in seine Pläne schmeichelte, sondern auch bei der Parthei, welche (wie heut) die Schöpfung einer Kriegs-Marine mit spöttischem Lächeln bezweifelte. Man konnte nur nicht kühn und, ich möchte sagen, geistig genug dem Fluge des Heldenfürsten folgen, — Raule, der banquerotte Kaufmann, der landflüchtige Abenteurer, fühlte allein den Muth dazu oder schuf ihn sich, weil er sich zunächst im Brandenburgischen dadurch zu rehabilitiren suchte, daß er durch die regste Theilnahme an großen Unternehmungen sein früheres Leben

vergessen machte. Ihn leiteten persönliche Zwecke, den großen Churfürsten die des allgemeinen Wohles seiner Staaten.

Der Krieg mit Schweden stand in voller Blüthe. Friedrich Wilhelm's Thätigkeit im Jahre 1675 hatte sich auf die Einnahme kleinerer Städte beschränken müssen; das Jahr 1676 sollte nun mit einer größeren Operation, mit der Berennung Stettins, begonnen werden. Um sich jedoch wieder der ersprießlichen Vortheile zur See zu erfreuen, die bei den Operationen gegen die pommersche Hauptstadt recht zur Geltung kommen konnten, trat er von Neuem in Unterhandlungen mit Benjamin Raule wegen Gestellung von einigen Kriegsfahrzeugen und schrieb gleichzeitig an den Prinzen von Oranien, daß dieser seinen Marine-Director, welchen er nach dem Haag geschickt hatte, auf jede mögliche Weise bei der Ausrüstung von einigen Fregatten unterstützen möchte, damit er, der Churfürst, desto eher mit den Schweden in Pommern fertig würde, um den Generalstaaten ein Hülfs-Corps gegen Frankreich leihen zu können. In ähnlichem Sinne war das an den Reichs-Pensionair Fagel gerichtete Schreiben abgefaßt, worin er die Generalstaaten mit baldiger Hülfe tröstet und seinen plötzlichen Aufbruch vom Rhein (1674) mit dem räuberischen Einfall der Schweden in die Mark entschuldigt.

Seine treuen und geschickten Unterhändler, der churfürstliche Rath Blaspeil *) und Remswinkel, erhielten Vollmacht, mit Benjamin Raule einen Miethscontract abzuschließen, zu welchem Zwecke diese sich von Cleve nach Ostende begaben und sich des Auftrags ihres churfürstlichen Herrn zur vollsten Zufriedenheit desselben entledigten. Der zum Marine-Director ernannte Benjamin Raule versprach danach, zum 1. April 3 Fregatten von 14—20 Stücken, 2 kleinere Kriegsfahrzeuge zu 4 Geschützen und 6 Schaluppen von Ostende in See gehen zu lassen und die genannten Schiffe nach der Ostsee zu dirigiren; dafür sollte er auf 4 hintereinander folgende Monate einen Heuerlohn von 40,400 Thlrn. erhalten, wovon 12,000 Thlr. baar, der Rest aber in Assignationen auf spanische und holländische Subsidiengelder gezahlt würde **). Das Commando über diese Flottille

*) Zur Zeit des Aufenthalts Friedrich Wilhelm's in Holland als Churprinz hatte er den Blaspeil als Landrentmeister in Cleve, wohin er sich einigemal begeben hatte, kennen lernen.

**) Beilage I.

übergab der Churfürst dem Bruder des Unternehmers Jacob Raule, welcher durch ein besonderes Patent hierfür bestellt wurde. Zur Unterstützung sollte ihm ein eigener Commissarius in der Person des Gerhard Neuhaus beigegeben werden, dem es obliegen sollte, dem der deutschen Sprache nicht mächtigen Flotten-Commandanten die churfürstlichen und anderen Ordres zu übersetzen, sowie die Berichte „getreulich" abzufassen, „daraus Se. Churfürstliche Durchlaucht ersehen könnten, was für Actionen und andere Vorfälle sich auf Dero Schiffen zugetragen. Auch sollte er fleißig mit dem General-Major de la Cave, Gouverneur von Pillau, und mit dem Oberst Nolden, Commandanten von Memel, correspondiren." Nachdem die innere Organisation der in churfürstlichen Dienst getretenen Flottille beendet, auch eine Musterung derselben durch den Auditeur Friedrich Meier und einen gewissen Rockhausen (vermuthlich Schiffs-Rheder) zu Ostende abgehalten war, welche den Bestand von nur 4 Offizieren *), 25 Gemeinen, 2 Jungen und etlichen Seesoldaten ergab (bald, nach erfolgter Erlaubniß zum Werben von Matrosen durch Trommelschlag, auf die contractmäßige Zahl erhöht), erhielt Jacob Raule die Ordre, „sich, sobald er in Kopenhagen angelangt sei, sofort nach der Ostsee, und zwar an die pommerschen Küsten, zu begeben", und zugleich die Mittheilung, daß dem General-Major von Schwerin aufgegeben sei, 4 der besten Lootsen an Bord seiner Schiffe zu schicken. Dann solle er dafür sorgen, daß nichts nach Schwedisch-Pommern gebracht werde, es sei aus Schweden, Schoonen, Liefland, Danzig, Lübeck oder Bremen, dagegen müßte die englische und holländische Flagge, sofern sie nicht Kriegscontrebande führe, respectirt werden.

Gegen das Ende des Monats April sticht die Flottille in See und am 7. Mai meldet Neuhaus von Kopenhagen die Ankunft derselben daselbst, jedoch mit dem Zusatze, daß nicht Jacob, sondern Benjamin Raule das Commando führe, da Ersterer einestheils als Bürge für seinen Bruder, anderntheils eigner Verschuldung halber, in Seeland in Haft gehalten wurde; aus dem beigefügten Schiffs-Rapport nebst Musterrollen sei zu ersehen, in wieweit den Contract-Bedingungen genügt sei. Nach Einsicht derselben **) befahl der Chur-

*) Darunter Claus von Bevern, siehe später.

**) Beilage II.

fürst, welcher zur Zeit vor Stettin lag und durch den Widerstand dieser Festung nicht in beste Stimmung versetzt war, eine abermalige Musterung vorzunehmen, sodann aber möglichst zu versuchen, in's Haff einzudringen, um den Platz auch von der Seeseite einzuschließen.

Benjamin Raule, in Kopenhagen des Näheren von den Plänen der dänischen Flotte unterrichtet, beschloß, zunächst diese aufzusuchen, und vereint mit ihr die Schweden anzugreifen, dann aber den Versuch zu wagen, in das Stettiner Haff einzulaufen. Vor Allem lockte ihn die Aussicht auf Gewinn bei diesem Plane, denn obgleich der Churfürst sich das Eigenthumsrecht der Prisen ausbedungen und angeordnet hatte, daß von den Ladungen der gekaperten Schiffe specielle Inventarien-Verzeichnisse vor Zeugen aufgenommen werden sollten, so war diese Inventur doch niemals einer genauen Controle zu unterwerfen, sondern mußte meist die Richtigkeit derselben der Ehrlichkeit des Commandanten überlassen bleiben. Außerdem aber fiel dem Raule als Unternehmer $1/3$, dem Schiffsvolk $1/8$ des Prisenwerthes zu. Im vergangenen Jahre hatte Raule ohnedies in Folge der obenerwähnten Prisengelder bei der Kaperei erhebliche Verluste erlitten, welche ihm Friedrich Wilhelm weder ersetzen wollte, noch mochte, und somit war die Lage der Raule'schen Brüder beim Beginn ihrer Speculationen durchaus keine vortheilhafte. Auch in diesem Jahre war die Aussicht auf Wiedererwerbung des verlustig gegangenen Capitals nebst den daran haftenden Zinsen sehr beschränkt, da nur die schwedische und französische Flagge, so wie die der freien Reichsstädte*) als feindlich betrachtet werden sollte, andererseits aber auch Privateigenthümern kleinerer Fahrzeuge die churfürstliche Ordre zugegangen war, diese gegen eine geringe Entschädigung zur Kaperei auszurüsten, wie unter Anderen der Oberst von Hille zu Königsberg den Befehl erhielt, die churfürstliche Leibjacht zu equipiren. Derselbe meldete jedoch nach Berlin, daß das Fahrzeug nicht zum Kapern tauge, und schlug dagegen die lithauische Schute, welche in Narva gebaut war, zur kriegsmäßigen Ausrüstung vor. Der Churfürst befahl, diese auf seine Rechnung auszuführen, und sah sich in Folge dessen bereits Anfangs Mai durch die Wegnahme eines Lübeck'schen Kauffahrers vollständig entschädigt. Ein dem Herzog von Holstein-Plön gehörender Kaper

*) Hamburg schuldete noch Contributions-Gelder.

brachte kurze Zeit darauf, wie de la Cave unterm 5. Juni gemeldet, eine schwedische Schute vor Arnsburg in Oesel auf, deren Verkauf in Pillau die Flottengelder vermehrte. Die äußersten Anstrengungen des Churfürsten, dem Krieg zur See gegen Schweden eine möglichste Ausdehnung zu geben, zeigten sich in den glücklichen Versuchen, auch Private zur Theilnahme an See-Ausrüstungen zu vermögen, deutlich genug; sie geben einen Beitrag zur Charakteristik des großen Mannes, der selbst die kleinsten Mittel durch Energie des Geistes zur Ausführung großer Dinge geeignet zu machen verstand.

Je mehr diese Nebenumstände dazu beitragen konnten, Raule's Gewinn durch Antheil an den Prisen zu schmälern, desto eifriger suchte er die Gelegenheit seines Vortheils, und, scharf auslugend wie ein kundiger Seemann, kam ihm bald die dänische Flotte in Sicht, deren Reichs-Admiral, Bielke, ihn veranlaßte, mit ihm in Verbindung zu bleiben, soweit es seine anderweitigen Aufträge gestatteten. Da die pommersche Küste den nicht aus Sicht zu verlierenden Hintergrund seines Kriegsschauplatzes bilden sollte, so hielt er sich in deren Nähe, ohne jedoch von den dänischen Fregatten ganz abzukommen.

In den letzten Tagen des Monat Mai empfing der Churfürst den ersten Bericht über eine stattgehabte Action, welcher ihm von Colberg aus übersandt wurde, und worin es heißt: „so heute unter der Predigt fünf Schiffe in See gesehen worden, und sich nach der Zeit befunden, daß es drei von Ew. Churfürstlichen Durchlaucht Schiffen gewesen,*) welche zwei schwedische Orlogschiffe genommen. Der Commandant von Ew. churfürstlichen Durchlaucht hat uns berichtet, daß die dänische und schwedische Flotten vergangenen Donnerstag und Freitag mit einander geschlagen, wobei die letzteren 44 große und 16 andere, also 60 Segel, die ersteren aber nebst den holländischen nur 34 Segel stark gewesen sind."

Obwohl in den im Königlichen Staats-Archiv bewahrten Berichten an den Churfürsten der Ort, an welchem diese Seeschlacht stattgehabt, nirgends genannt, ein Originalbericht von Raule oder Neuhaus auch nicht vorhanden ist, so läßt sich doch mit Gewißheit jenes Treffen als das den Schweden bei Jasmund von den Dänen

*) Fregatte „Churprinz von Brandenburg", 26 Kanonen, Flaggenschiff; Fregatte „König von Spanien", Capt. Ferdinand, 18 Kanonen; Fregatte „Berlin", Capt. Rees, 15 Kanonen.

und Holländern unter den Admiralen Juel und Tromp gelieferte bezeichnen, in welchem Erstere 14 Schiffe mit Einschluß des Admiralschiffes verloren und in dessen Verlauf die schwedische Fregatte „Leopard“ von 22, und 1 Brander von 4 Kanonen vom Gros abgetrieben und von der brandenburgischen Flottille,*) welche zur Zeit ihre Verbindung mit der dänischen Flotte suchte, alsbald genommen wurden. **)

Der Churfürst säumte nicht, dieses glückliche Ereigniß seinen thätigen politischen Agenten, Blaspeil und Remswinkel, mit dem Auftrage mitzutheilen: „daß sie den Generalstaaten dasselbe notificiren wollten;“ denn diesen, seinen thätigsten Freunden, soweit gemeinsame Zwecke sie mit dem Churfürsten verbanden, durfte er die Kunde von seinem Glück, zumal zur See, nicht vorenthalten, eben so wenig aber auch verschweigen, daß er danach zu ferneren Hoffnungen wohlberechtigt sei, und ein festes Bündniß mit ihm den Vereinigten Niederlanden daher nur erwünscht sein könne.

Die eroberten Schiffe waren indessen in den Hafen von Colberg eingelaufen, und nachdem Raule diese nebst den gefangenen Offizieren, 1 Capitain, den Oberstlieutenant Nicolaus Dressing und den Lieutenant Magnus von Störke, dem dort eingesetzten Prisengerichte zur Ausrüstung übergeben hatte, damit der „Leopard“ baldmöglichst unter churbrandenburgischer Flagge, als das erste dem Churfürsten eigen gehörige Schiff, wieder in See gehen und sich mit der Flottille vereinigen könnte, er auch dem Rufe des Churfürsten gefolgt war, sich wegen der Verlängerung des Contractes und der ferneren bestmöglichen Benutzung der kleinen Escadre zu besprechen, ***)

---

*) Die Flottille bestand außer den ebengenannten Fregatten noch aus den Fahrzeugen: „Cleve“, „Potsdam“ und 6 Schaluppen.

**) Der schwedische Oberst Wangelin, welcher Jahres vorher zu Rathenow gefangen und auf Ehrenwort, nicht gegen Brandenburg zu fechten, vom Churfürsten entlassen war, befand sich wieder in der Zahl der Gefangenen. Anderen Jahres auf Bitten des Königs von England wieder freigelassen, hielt er abermals die ihm gestellten Bedingungen nicht und wurde in contumaciam zum Strang verurtheilt. Er galt als diplomatischer Unterhändler und handelte im Auftrage Frankreichs, welches bestrebt war, den Churfürsten von der Alliance mit Dänemark abzuziehen.

***) Eine gleichzeitige Ordre des Churfürsten lautete: „Die fremden Kriegsschiffe mit Ausnahme der feindlichen Flaggen mit Ehren-(Salut-)Schüssen zuerst zu begrüßen.“

lief jener nach Abgabe des genommenen schwedischen **Branders** an die dänische Flagge seiner früheren Ordre gemäß nach den Odermündungen ab, um zu versuchen, ob es möglich sei, mit den kleineren Schiffen in das Haff einzudringen. Es gelang; doch ohne wirksamen Erfolg für den Fortschritt der Belagerung **Stettins**, welches mit heldenmüthiger Aufopferung seiner Bürger, denen Priester und Weiber zur Seite traten, *) für dieses Jahr dem Churfürsten die kostbare Beute entriß; eine entscheidende Mitwirkung der Flottille hatte er indeß nicht einmal gehofft, sondern seine Absicht nur zu erreichen gedacht, eine Unterstützung Anclams von Stettin aus zu verhindern, und so weit war seinen Erwartungen auch durch den Erfolg entsprochen.

Da im Jahre 1676 ein Angriff auf irgend eine der schwedisch-pommerschen Besitzungen nicht mehr ausführbar schien, und die Belagerung Stettins aufgehoben war, so erhielt Raule die Ordre, fleißig um Rügen zu kreuzen und den Schweden möglichst großen Schaden zu thun. Dieser Auftrag harmonirte besser mit dessen Neigungen und nutzte mittelbar dem Churfürsten mehr als langwierige Occupationen fester Plätze, weil die Verluste des Handels und die Zerstörung des Verkehrs tiefer in das Leben des Staates einschneiden, als die Verluste einiger Plätze, deren Besitz nicht von nothwendigem Einfluß auf den Krieg sind: Prisenschiffe wurden verkauft und füllten die churfürstliche Casse, dagegen verschwand aus den Reihen der feindlichen Widerstandsmacht ein Factor nach dem andern. Um die Blokade der schwedisch-vorpommerschen Küste möglichst streng handhaben und dem Willen des Churfürsten nach Kräften genügen zu können, machte Raule seine Disposition der Art, daß er seine Flottille in drei Divisionen theilte, deren jede einen besonderen bestimmten Küstenstrich zugewiesen erhielt, in dessen Rayon sie kreuzen sollte. Dieser seiner Disposition zufolge ließ er die Fregatte „**Berlin**“, die Galliote „**Potsdam**“ und 1 große Schaluppe auf der Ostseite Stralsunds, die Fregatte „**König von Spanien**“, die Jacht die „**Bracke**“ und 1 Schaluppe auf der Westseite des Stralsunder Gats, die Fregatte „**Churfürst**“ und die Galliote „**Cleve**“ aber im Fahrwasser kreuzen, wodurch er den doppelten Zweck erreichte, einmal die Zu-

*) Die Prophetin **Maria Lange** predigte auf Straßen und freien Plätzen Buße und forderte zu muthiger Gegenwehr auf, indem sie Rettung aus aller Noth verkündigte.

fuhren nach Stralsund und Rügen zu verhindern, dann aber auch gleichzeitig die übrigen schwedisch-pommerschen Küsten-Orte in Schach zu halten, wobei ihm gleich Anfangs zwei vor Wolgast kreuzende schwedische Kaper in die Hände fielen, von deren Anwesenheit der Churfürst selbst Mittheilung gemacht hatte; wie überhaupt gedachte Disposition von diesem ausgegangen war: die Beobachtung der Insel Ruden, sowie der Angriff auf die Greifswaldsche Zollschanze, der Befehl, Verbindung mit Colberg und Wollin zu halten, wo der dortige Commandant Lange ihm assistiren sollte, und mit Rostock, dessen Bürgermeister Liebeherr die Besorgung der Ordres und sonstige Kundschaften vermitteln sollte. All dieses hing mit den obigen Dispositionen zusammen.

Wie sehr der Churfürst die Thätigkeit Raule's und den Nutzen derselben anerkannte, beweist unter Anderem das Geschenk zweier guter Pferde aus den hinterpommerschen Stutereien, welche ihm nach Berlin zu liefern der Freiherr von Pöllnitz im Monat August angewiesen wurde, nachdem schon im Juli der Gattin des Raule, welcher im Februar 1676 nach dem Brandenburgischen übergesiedelt war, für die Dauer der Indienststellung der contractlich gemietheten, tit. churfürstlichen Schiffe monatlich 100 Thlr. aus churfürstlicher Casse zugesichert waren. Doch gerade diese aufeinanderfolgenden Gunstbezeugungen erregten die Besorgniß eines Theiles der Umgebung Friedrich Wilhelm's, welche, wie schon gesagt, die ganze Marine-Angelegenheit als ein kostspieliges Mittel zur Betreibung des schwedischen Krieges betrachtete, oder auch nur das sich steigernde Ansehen des churfürstlichen Marine-Directors und dessen Einfluß auf den Churfürsten fürchtete. Die Parthei am Hofe, für welche eine nähere Bezeichnung nicht vorliegt, begann ihre Operationen gegen Raule damit, denselben zu verdächtigen und auf Grund eines vorgeblich schon allgemein verbreiteten Mißtrauens den Churfürsten zu warnen: da, wie die Anklage lautete, Raule übermäßig hohe Heuer sich bezahlen lasse und die contractliche Gestellung der Besatzungen, für welche die Heuer aus churfürstlicher Casse gezahlt wurde, nicht inne halte; ferner sei die Armirung der Schiffe nicht die bedungene, und schließlich werde durch Raule und Genossen das Prisengeld veruntreut. Der gerade, offene Charakter des Churfürsten trat diesen Beschuldigungen dadurch entgegen, daß er Raule's Antrag, eine Untersuchungs-Commission, den dänischen Admiral Tromp

an der Spitze, zu bestellen, nachzugeben sich bereit zeigte, wodurch alsbald die Beschwerden verstummten. Es ist schwer, den wahren Grund zu diesen Verleumdungen zu finden, nachdem die Verbindung der angeknüpften Fäden verloren gegangen ist. Wie wenig gegründet, oder beweisbar die Klagen zu dieser Zeit gewesen sein mochten, zeigt die einzige Thatsache, daß die Verleumder schwiegen, als Raule mit der bündigen Forderung hervortrat: einen kundigen Seemann ihm zum Richter zu stellen.

Des Churfürsten Seele war nicht kleinlich genug, um auf so vage Verdächtigungen hin einen Mann aus seinem Dienste zu entfernen, von dessen thätiger Unterstützung das Gelingen der Kriegsoperationen in Pommern mehr oder weniger abhing, — und dessen moralische Würdigkeit als Banquerotteur andererseits auf die churfürstlichen Entschlüsse ohne allen Einfluß blieb, nachdem er churbrandenburgischer Unterthan geworden und die Rechnung seines früheren Lebens quittirt war.

Die Dispositionen für das Jahr 1677 wurden brandenburgischer Seits dahin ausgegeben: die Plätze Stettin, Greifswald und Stralsund anzugreifen und zu nehmen; doch erforderte die Belagerung und Wegnahme des ersten Platzes, von hervorragendster Bedeutung, die Anstrengungen eines ganzen Jahres. Das Berliner Zeughaus lieferte 108 Kanonen, 31 Mörser, 15,000 Ctr. Pulver, 200,000 Vollkugeln, 800 Granaten und 10,000 Bomben, zu denen noch 98 Kanonen und 9 Mörser aus Minden und Cüstrin kamen, so daß ein ansehnlicher Artillerie-Park die reiche Handelsstadt mit Verwüstung ihrer Güter bedrohte.

Eine mögliche Unterstützung des Landangriffs auch von der Seeseite her konnte nur sehr wünschenswerth, sogar dringend nothwendig erscheinen, sobald schwedischer Seits eine Flottille die Verbindung mit der See unterhalten würde. Zur Verwirklichung dieser Absicht und zugleich in Folge der Unternehmungen des vergangenen Jahres schloß Friedrich Wilhelm auch für dieses Jahr einen Vertrag mit dem zum General-Director der Marine beförderten Benjamin Raule, wonach wieder vorläufig auf die Dauer von 4 Monaten 3 Fregatten von 18, 20 und 24 Kanonen, 2 Gallioten zu je 6 Kanonen und 1 Jacht zu 2 Kanonen mit einer Gesammtbesatzung von 350 Köpfen für die Summe von 27,000 Thlr. gestellt werden

sollten. Außerdem war es dem Churfürsten möglich geworden, in seinen eigenen Häfen, insbesondere zu Colberg, wo Jahrs zuvor das erste Prisengericht constituirt worden war, auf eigene Rechnung Schiffe auszurüsten, hauptsächlich Kaper, deren Armirung 57 Kanonen und deren Bemannung 225 Matrosen und 74 Soldaten betrug; hierzu stießen 4 Kaperschiffe Raule's nebst 2 Transportschiffen, unabhängig von der contractlichen Gestellung, welche 26 Kanonen und 184 Mann Besatzung dem Schutz- und Dienstherrn zuführten. Die Kosten der Verproviantirung für die Raule'schen Schiffe sollten contractlich von dem bedungenen Heuerlohn von 27,000 Thlr. abgezogen werden, doch bewilligte der Churfürst für Reisen ꝛc. zur Beschaffung der Victualien die Summe von 100 Thlr., verlangte aber die Anstellung eines besonderen Equipagenmeisters und die Gestellung von noch 2 Galeeren, auf welche er 70 Soldaten (Capitains Ruis und Struck) commandirte. Jedem derselben zahlte er 3 Gr., jedem Ruderer 2 Gr. täglich außer der Schiffs-Verpflegung.

Diese vermehrten Vorbereitungen deuteten auf ein entschiedenes Vorgehen zur See gegen die im schwedischen Besitz noch befindlichen Städte, zumal gegen das tapfer vertheidigte Stettin.

Mit dem Aufgang des Eises liefen diese Flottillen aus ihren Häfen und durchstreiften in unermüdlicher Wachsamkeit die Gewässer der Ostsee.

Eine Fregatte und 10 kleinere Fahrzeuge bildeten ein Geschwader für sich, welches, mit der Bestimmung, den Angriff der Churfürstlichen Landmacht auf Stettin unmittelbar zu souteniren, in den Dammschen See lief und, in vom Churfürsten anerkannter Weise, zur Einnahme der Handelsveste nicht unwesentlich beitrug. Ein zweites Geschwader kreuzte in den Rügenschen Gewässern, beobachtete diese Insel, Stralsund und Greifswald, und jagte die schwedische Flagge, wo sie sich zeigte, mit echter Seemannslust, die für den Ruhm der eigenen Flagge und für ihre Beutehoffnungen kämpft. Selbst in den schwedischen und liefländischen Gewässern zeigte sich die brandenburgische Flagge, um die Küsten zu verheeren und die Marine-Casse durch Prisenantheile auf einen grünen Zweig zu bringen. Die Fregatten „Berlin“ und „Prinz Ludwig“, welche später in den Dammschen See zurückgingen, kreuzten in jenen Gewässern und brachten die schwedische Galliote „das Eichhorn“ mit 12 Stücken und 1 Kauffahrteischiff auf. Ueberall

drohte der schwedischen Flotte ein mehr oder minder mächtiger Feind zur See.

Die dänische Bundesgenossenschaft brachte dem Churfürsten guten Segen: denn der Admiral Juel, welcher dem Admiral Tromp im Commando gefolgt war, nachdem dieser in Ruyter's Stelle auf den Wunsch des Prinzen von Oranien die erste Admiralsstelle in Holland zeitweise übernommen hatte, erfocht am 1. Juni einen glänzenden Sieg bei Rostock mit 11 gegen 18 Segel nach nur zweistündigem Kampfe, vereitelte dadurch den für Stettin bestimmten Succurs und schlug die schwedische Hauptmacht wiederholt zwischen Falsterboe und Stevens so entschieden, daß sie für dieses Jahr zur See nicht mehr zu fürchten war. Daher entschloß sich der Churfürst, einen Theil seiner Flotte nach der Elbe zu senden, um die von der Stadt Hamburg noch zu zahlenden, bisher verweigerten 100,000 Thaler (vom Kaiser auf diese Stadt angewiesen, nachdem Schweden als Reichsfeind erklärt worden war) mit Gewalt beizutreiben. Der Capitain Claus von Bevern, der tüchtigste Offizier der brandenburgischen Flottille, erhielt die aus dem Feldlager vor Stettin vom 22. August datirte Ordre, mit 3 Schiffen, dem „Churprinz", der „Maria" und dem brandenburgisch gewordenen „Eichhorn" Colberg anzulaufen, dann aber nach der Elbmündung zu segeln und dort französische Kaper und Handelsfahrzeuge, auch Hamburgische Kauffahrer bis zum Werthe von 100,000 Thalern nach Kopenhagen oder Carlstadt aufzubringen, „damit er (der Churfürst) endlich zu dem Seinigen komme"; des Weitern gingen auch die holländischen und spanischen Subsidiengelder entweder gar nicht oder doch so spärlich ein, daß Raule, welcher mit seiner Forderung auf diese angewiesen war, aus den preußischen Zöllen (Seezöllen?) und einem Theile der Bernsteingelder befriedigt werden mußte.

Inzwischen nun der Capitain Claus von Bevern auf gute Prisen Jagd machte, nahte die Entscheidung vor den Wällen Stettins.

Zuvor aber hatte der churfürstliche Commissarius Neuhaus im Juli den Befehl erhalten, die im Dammschen See befindlichen Schiffe zu mustern, eine Maßregel, die nach einzelnen Vorgängen nothwendiger als je geworden war, zumal Colberger Schiffer (Range, Tesmer und Kummerow) sich nachdrücklich über die Unrechtlichkeit Raule's beschwert hatten. Die Genannten hatten nämlich Jahrs zuvor die Gal-

liote „Der junge Tobias" an Raule gegen eine tägliche Miethe von 4 Thalern verdungen, jedoch nach 109tägigem Gebrauche nur 50 Thaler, und zwar abschläglich von Neuhaus erhalten, weil von Raule nichts beizutreiben war. Aus des Ersteren Berichte geht das Nähere hervor; derselbe lautete: „Ew. Churfürstlichen Durchlaucht gnädigstem Befehl vom 20. juny unterthänigst nachzukommen, habe am 12. july, alß gestern, die alhier auff dem Dammischen see gelegenen schiffe und Volk gemunstert, undt an Soldaten, Matrosen und Canons Wie beygehende Rollen und der darauß gezogene extract meldet, darauff gefunden. Die Zwey Fregattes, als Spanien und Berlin, so noch in der Oostsee seind, und die aus Preußen kommenden Victualienschiffe convoyiren müßen, haben biß dato noch nicht können gemunstert Werden, so balde es immer müglich, Weil der H. Directeur Raule solche gleich Denen anderen zur Munsterung stellen Wird. Nachdehme auch der H. Raht und Directeur Raule mir Versichert, daß es mit jetziger equipage einen unterschied habe und Er edliche schiffe auf seine eigene Rechnung außgerüstet, alß habe solche Von anderen Wie aus beigehendem extract zu sehen separiret und unterschiedene Officiere von Denen darauff befinden. Die Mariniers haben Versprochen, außer denen, so ich present gefunden, und in dieser rolle zu sehen, mir ehestens die ganze rolle ihrer Leuthe zu geben, weilen Derer noch einige auff Denen Fregattes, so in der see, vorhanden seind; sonsten seind deren Leuthe ein ziemlicher Theil mit sehr schlechter kleidung versehen. Von denen letzthin zu Colbergen und Wißmar auffgebrachten priesen ist der H. Raht Raule erbietig, Ew. Churf. Durchlaucht gnädigsten Befehl zufolge mir rechnug zu geben. Wie mich aber mit dem neulig aufgebrachten Lübeckischen schiffe mit potasche Verhalten solle, darauf erwarte gnädigsten Befehl" u. s. w.

Im August musterte Neuhaus auch die mehrfach genannten Fregatten auf der Colberger Rhede.*)

Am 4. August, als die Brandenburger die Sternschanze erstürmt hatten, machten acht schwedische Schiffe nebst einigen großen Kähnen, worauf halbe und viertel Karthaunen gebracht waren, einen Ausfall gegen drei kleine churfürstliche Schiffe, welche nahe an der

*) Siehe Beilage III.

Lastadie (einer Vorstadt Stettins) auf einem Oderarm die Vorwache hatten. Die andere brandenburgische Fregatte (s. vorher), sowie mehrere kleinere Fahrzeuge, „so am Munde dieses Stromes lagen", konnten denselben wegen der unter dem Wasser befindlichen alten Pfähle nicht zu Hülfe kommen, sondern mußten bei dem vierstündigen Kampfe, der so tapfer geführt wurde, daß über 2500 Kanonenschüsse fielen, müßige Zuschauer bleiben. Ein brandenburgisches Fahrzeug mit 6 Kanonen gerieth in Brand, doch rettete sich die Mannschaft vor dem Sinken auf die beiden anderen Schiffe und entging so der Gefangenschaft. Fast gleichzeitig mit diesem Ereigniß enterte eine an der Gothländischen Küste kreuzende churfürstliche Fregatte eine schwedische Galliote mit 12 Kanonen (das vorerwähnte „Eichhorn") und brachte ein Kauffahrteischiff mit 80 Last Getreide auf, welches in Colberg versteigert wurde; ersteres stieß bald unter brandenburgischer Flagge zum übrigen Geschwader, in Betreff dessen der Churfürst den Contract mit Raule im October verlängerte. Mit bewunderungswürdiger Zähigkeit aber hielt sich Stettin gegen die tapferen Angriffe der Belagerer bis gegen die Mitte des Decembers. Am 22. dieses Monats bat der Commandant, General Wulffen, „um einen billigen Accord". Die Besatzung, nur noch 300 Mann stark, ward mit kriegerischen Ehren nach Lievland geleitet, und der Stadt, welche am 28. December dem Churfürsten huldigte, garantirte derselbe ihre Rechte und Freiheiten.

So schloß das Jahr 1677 mit entscheidendem Kriegsglück für Friedrich Wilhelm, und überall erzwang sich die junge brandenburgische Flagge Triumphe, wenn auch nach heutigem Maßstabe, wo es gilt, Massen auf's Spiel zu setzen, geringe. Es waren die Anfänge eines aufstrebenden Werks; und diese Anfänge waren echt brandenburgischer Art: durch treuen, derben Muth aus freudigster Hingebung sicherten sich die Erfolge. Nach der Einnahme von Stettin blieben nur noch zwei pommersche Städte in den Händen der Schweden: Greifswald und Stralsund mit der Insel Rügen, welche sich auf die Besatzung des zweiten Platzes stützte. Der Oberst Treffenfeld, eine der hervorragendsten Erscheinungen im churbrandenburgischen Heere, ging mit 300 Reitern und 200 Dragonern über die Peene und eröffnete den Feldzug des Jahres 1678 durch einen Handstreich auf die Vorstädte Stralsunds, in welche er zur Ueberraschung der Bewohner plötzlich eindrang und sie dann mit Beute und Gefangenen

wieder verließ. Der Churfürst selbst kam am 1. August bei der Peenemünder Schanze an und traf sofort die nöthigen Vorbereitungen zu einer Landung auf Rügen, welches der schwedische Feldmarschall Graf Königsmark besetzt hatte. Zur Ermöglichung dieser Unternehmung hatte Raule wiederum auf 4 Monate sich zur Gestellung von 7 Kriegsschiffen mit 107 Kanonen und 435 Mann Besatzung gegen eine monatliche Heuer von 10,000 Thlrn. und unter den bisher üblich gewesenen Bedingungen contractlich verpflichtet, und außerdem im Frühjahr bereits den Auftrag bekommen, aus sämmtlichen pommerschen Seehäfen so viele Transportschiffe zusammen zu bringen, wie ihm möglich sein würde, des Schleunigsten aufzutreiben, um mit der Besitznahme der Peenemündung nicht zu säumen, da, wie von Kundschaftern in Erfahrung gebracht war, die Schweden beabsichtigten, den dortigen Hafen durch Versenkungen ungangbar zu machen. Außerdem waren dem Churfürsten verschiedene Meldungen zugegangen, nach deren einer die schwedische Flotte, 40 Segel stark, aus den Skären ausgelaufen sei, während ein holländischer Schiffer aussagte, 27 Orlogschiffe und 3 Brander unter dem Befehl des Admirals Graf Wachtmeister bei Calmar vor Anker gesehen zu haben. Die zusammengebrachten Fahrzeuge sollten unter Geleit von churfürstlichen Schiffen nach dem Wolgaster Hafen dirigirt werden. Die gestellten Raule'schen Schiffe, von denen die in Holland ausgerüsteten am 2. Juli eintrafen, und drei dem Churfürsten eigen gehörige Fregatten und Gallioten trafen am 8. August mit 350 größeren und kleineren Fahrzeugen dort ein, über welche der Graf Tromp, welcher den dänischen Dienst ganz quittirt hatte, als Freiwilliger den Befehl nahm. Der Admiral Juel stieß einige Tage später mit 2 Fregatten und einigen kleineren Schiffen zu dieser Flottille, und nach Beendigung weiterer Vorbereitung ging die nach zwei Tagen beendete Einschiffung der brandenburgischen Truppen, welche vorher im Beisein des Churfürsten und seines ganzen Hofstaates feierlich eingesegnet wurden, am 11. September vor sich.

Die Flotte lief mit den Transportschiffen in bestimmter Ordnung in See, und zwar folgenderweise: den rechten Flügel commandirte der General Schöning, unter ihm befanden sich von den Garde-Trabanten, den Regimentern Kurprinz, Derfflinger, Görtzke und Grumbkow'schen Dragonern, von jedem eine Escadron; an Fußvolk von jedem der Regimenter Holstein, Schöning und

Barfuß ein Bataillon. Der linke Flügel, vom General Hallar befehligt, bestand aus 4 Escadrons der Regimenter: Leib-Regiment, Anhalt, Hessen-Homburg und Treffenfeld, nebst einer Escadron Derfflinger'scher Dragoner. An Fußvolk gleichfalls 3 Bataillons. Das Corps du Bataille commandirte der General-Lieutenant Götze; es bestand aus der Artillerie und 5 Bataillons (darunter 2 Lüneburgische). Feldmarschall Derfflinger hatte den Oberbefehl unter dem Churfürsten. *) Dessen Disposition zur Landung war mit der des dänischen Admiral Juel nicht übereinstimmend, eine Einigung auch nicht erfolgt; Letzterer segelte nach Wittow, um dort unter dem Schutze der Fregatten seine Landungstruppen auszuschiffen, der Churfürst lief dagegen Palmerort an, um hier einen Scheinangriff zu machen, seine Armee aber bei Putbus landen zu lassen. Oestlicher Wind hinderte diese Ausführung und brachte die brandenburgische Escadre sogar in eine gefährdete Lage im Bereich des feindlichen Kanonenfeuers, dessen Wirkung jedoch ohne Bedeutung blieb.

Die Dänen waren inzwischen auf Wittow glücklich gelandet und hatten bereits einen schwedischen Angriff siegreich zurückgeschlagen. Friedrich Wilhelm eilte sofort, nachdem er hiervon Mittheilung erhalten, dorthin und schiffte seine Truppen unter anhaltendem Hurrahrufe aus. Bis an den Hals sprangen sie zum Theil in's Wasser, wateten, halb schwimmend, an's Land und formirten sich im feindlichen Geschützfeuer, das von den Fregatten sogleich erwidert wurde, wie auf dem Uebungsplatze. Die Schweden, durch die Ruhe und Entschlossenheit der Brandenburger nicht wenig überrascht, versuchten keinen Widerstand, sondern hielten sich auf den Höhen in beobachtender Stellung. Die Bataillone setzten sich in Marsch, 2 Escadrons eben ausgeschiffter Cavallerie, an deren Spitze sich Derfflinger mit seinem Jünglingsmuthe selbst gesetzt hatte, stürmten die Höhen hinauf, warfen 8 feindliche Escadrons und nahmen ein Geschütz, eine Standarte und eine Anzahl Gefangene. Nach diesem glücklichen Treffen, am 13. September, auf der Halbinsel Wittow, in Folge dessen die Schweden unter Graf Königsmark sich eiligst nach der alten Fährschanze zurückzogen, versuchte der Churfürst die Rückzugslinie des

*) v. Orlich, Geschichte des preußischen Staates im 17. Jahrhundert. Theil 2. S. 270.

Feindes zu coupiren und den Sturm auf die Fährschanze von der Wasserseite aus zu unternehmen, da auf solche Weise dann von der Flottille der Angriff unterstützt werden konnte. Derfflinger, welcher mit der Reiterei den Strand entlang marschirt war, hieß dieselbe absitzen und mit dem Säbel in der Faust die Schanze berennen, die mit Unterstützung des eintreffenden Fußvolks im Sturmlauf genommen wurde.

Der schwedische Heerführer entkam in einer Schaluppe über das flache Fahrwasser nach Stralsund, und die an der Süd-Ostseite Rügens, vor dem Gellen, liegende Flottille nahm die siegreiche Churfürstliche Armee, mit Ausnahme eines als Besatzung Rügens zurückbleibenden Theiles, wieder an Bord, um sie an der pommerschen Küste zur Belagerung Stralsunds auszuschiffen. Die Aufgabe der Flotte, welche der Churfürst auf weitere zwei Monate geheuert hatte, war, jede Communication mit Stralsund von der Landseite aus zu verhindern.

Die einzig in ihrer Art voll majestätischer Schönheit dastehende kolossale Reiterstatue des großen Hohenzollern zu Berlin, zu seinen Füßen die besiegten Feinde, hat durch die Hochherzigkeit seines Urenkels, Friedrich Wilhelm's IV., einen Gefährten auf der Insel Wittow erhalten. Stürmenden Fußes schaut der geniale Siegerfürst über die fruchtbare Insel, und hinter ihm die brausende See erzählt von seinen Thaten und von jener Zeit, da sich der rothe Aar triumphirend auf ihren Wogen gewiegt hat. — Zu jener Zeit aber ward ein Schaupfennig geprägt, dessen eine Seite die Lage der Insel Rügen nebst der churfürstlichen Landung an zwei Orten darstellt, auf der andern aber die Inschrift zeigt: „Rugia Deo Autore, Virtute Vindice, Auspiciis Serenissimi Electoris Brandenburgici Feliciter Recuperata Anno MDCLXXIIX Mense Septembre."

Da die Bürger Stralsunds nicht geneigt waren, ihre liegenden und beweglichen Güter, den Schweden zu Gefallen, dem Zorn des überall gefürchteten churfürstlichen Heerführers als Opfergabe zu bringen, fühlten sie auch nicht den Beruf und die Pflicht, sich zur Vertheidigung ihrer Stadt den Reihen der Besatzung anzuschließen: das Beispiel des starkbefestigten Stettin mochten sie nicht an sich wiederholt sehen. Von der Land- und Seeseite eingeschlossen, auf sich selbst angewiesen, ohne Aussicht auf Succurs durch eine schwedische Flotte,

übergaben die Besatzung und die Bürger die Veste Stralsund am 28. October.

Ein gleiches Schicksal erfuhr Greifswald, unter seinem Commandanten Claus v. Vieting, am 6. November, nach kaum zweistündigem Bombardement mit glühenden Kugeln.

Das Jahr ging rasch seinem Ende entgegen und mit diesem lief der mit Raule abgeschlossene Contract ab: darum die Energie des Churfürsten auf seinem Siegeszuge durch Vorpommern, dessen von den Schweden besetzte Städte nach mehrjährigem Feldzuge auf längere Schonung Seitens des rechtmäßigen Besitzers nicht mehr Anspruch machen durften.

Die gefangenen Besatzungen wurden auf dem „Leopard“ und dem „rothen Löwen“ nach Schweden transportirt, fünf Galliots und Schuten gingen mit anderen schwedischen Gefangenen nach dem Calmar Sund, wofür der Churfürst 1592 Thaler zur außerordentlichen Zahlung an Raule anwies; *) die Fregatten „Churprinz“, „Berlin“ und „König von Spanien“ kreuzten weiter in der Ostsee, und „Prinz Ludwig“ und „Maria“ liefen nach Königsberg ab, um die nach Pommern herangezogenen Preußischen Truppen dorthin zurückzuführen.

Friedrich Wilhelm hatte, was die Feder des Diplomaten nicht ermöglichen konnte, mit dem blanken Schwerte errungen: die ganze pommersche Küste und das sie bespülende Meer war sein.

Und dennoch stand er nicht am Ziele seiner kriegerischen Unternehmungen. Das sah er klar. Darum seine Eile, mit welcher er Raule zu einem anderweitigen Contract-Abschlusse schon am 1. Januar 1679 aufforderte. Die politische Lage Europa's war für Brandenburg nach seinen glänzenden Siegen mehr als je bedrohend. Ludwig XIV., der Bewunderer Friedrich Wilhelm's, aber zugleich sein mächtigster Gegner, leitete die Fürsten Europa's nach seinem Gefallen. Die Friedensschlüsse zu Nymwegen (8. August und 18. September) raubten dem großen Churfürsten die Bundesgenossen Holland, Spanien und den Kaiser, der die Macht des „neuen Wendenkönigs an der Ostsee“ mit scheelen Blicken schon längst betrachtet und fürchtend

---

*) Beilage IV.

schon längst das Wehen eines hohen Herrschergeistes vom Norden her gefühlt hatte. Nur Dänemark blieb ihm noch treu; und als er die Schweden, die als Reichsfeinde Erklärten, aus seinem Erbe gejagt, ihnen den Ruhmeskranz entrissen und ihre Herrschaft zur See durch gemiethete Fregatten gebrochen hatte, — als er selbst nach 17jährigem Feldzuge, an der Gicht erkrankt, nach Berlin auf kurze Zeit gegangen war, sammelte Schweden mit französischem Gelde in Liefland ein neues Heer unter dem Feldmarschall Horn, das sich meist in Polen und Lithauen recrutirte.

Friedrich Wilhelm raffte sich vom Krankensessel auf, da er nicht krank sein durfte und jeder Nerv dem Vaterlande gehörte, befahl die Ausrüstung seiner ihm gehörenden Kriegsfahrzeuge, und vermochte seinen General-Marine-Director, den Mann, der schon Unglaubliches geleistet, zur Gestellung von 400 Offizieren und Matrosen und der Fregatten:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Friedrich Wilhelm | zu 40 | Stück. | geg. eine monatl. Heuer v. | 1200 | Thlr. |
| Dorothea | „ 30 | „ | „ „ „ „ „ | 1000 | „ |
| Churprinz | „ 24 | „ | „ „ „ „ „ | 800 | „ |
| Leopard | „ 34 | „ | „ „ „ „ „ | 600 | „ |
| Rothe Löwe | „ 20 | „ | „ „ „ „ „ | 500 | „ |
| Berlin | „ 16 | „ | „ „ „ „ „ | 300 | „ |
| Prinz Ludwig | „ 8 | „ | „ „ „ „ „ | 200 | „ |
| Der Wasserhund | „ 6 | „ | „ „ „ „ „ | 300 | „ |

und der kleineren Fahrzeuge

Salamander zu 4 Stücken gegen eine monatl. Heuer von 120 „

denen der Churfürst seine 1677 zu Colberg gebaute Jacht mit 4 Geschützen („vor Brieffe zu bestellen“) zugetheilt hatte.

Sämmtliche vorgenannte Fahrzeuge sollten zu Wolgast ausgerüstet und obige Heuerlöhne gezahlt werden, wenn sie in Dienst gestellt waren, sonst aber nur eine monatliche Heuer von 1000 Thalern, wogegen sich der Churfürst verpflichtete, 60 gute Musketiers zum Dienst an Bord zu commandiren.

Alle Kriegsgefahr sollte der Churfürst, die Seegefahr aber Raule tragen; Beute und was die Kaperei beträfe, blieb dem Churfürsten. Die Gerichtsbarkeit stand unter dem Schiffseigner, also unter Raule, die Mannschaften der churfürstlichen Schiffe dagegen fanden ihren Gerichtsherrn im Churfürsten, der das angeworbene zügel-

lose Schiffsvolk unter strenge Kriegsgesetze stellte, welche im sogenannten Articulsbriefe enthalten waren. *)

*) Die 3 ersten Paragraphen handeln von gottesfürchtiger Zucht, und zwar soll der Admiral, Vice-Admiral, Capitain, Lieutenant oder wer das Commando haben wird, alle Morgen und alle Abend Gott den Herrn auf seinem Schiff oder Schiffen anrufen lassen, wozu sich dann Jedweder fertig halten soll. Bei 4 Stüver (2 Gr.) Strafe zum ersten Mal ꝛc. Wer beim Gebet mit Lachen, Plaudern oder anderem Muthwillen sich ungebührlich oder unehrbar verhält, der soll vor den Mastbaum gestellt und gepeitscht werden, desgleichen derjenige, welcher den Namen des Herrn vergeblich im Munde führt oder bei dem Namen Gottes schwört. — Dann folgen die Strafbestimmungen in Betreff des unweigerlichen Gehorsams, der widerrechtlichen Gewalt, der Desertion (worauf der Schelm gesetzt ist), der falschen Eidesleistung, sowie alle Special-Verordnungen, wie z. B. § 21: „Niemand soll sich unterstehen, nachdem die Wacht aufgeschlagen und besetzt ist, einige fremde Sprache zu reden, noch Feuerzeichen oder einig Geschrei oder Allarm zu machen, es sei denn, daß Unrecht vom Feinde vernommen werde, bei Leibesstrafe." — „Item soll", § 24, „Niemand sich unterfangen, einige Briefe anzunehmen, abzugeben oder fortzuschicken, ohne in Gegenwart des Capitains, bei Vermeidung des Galgens. — Auch sollen die überschießenden Speisen oder Victualien wieder zurückgenommen werden, bei Strafe, dreimal von der Raa zu fallen. — § 27 sagt: es soll sich Niemand unterfangen, von der Wacht zu gehen, eh' ihn ein Anderer ablöst, bei Strafe, dreimal durch den Kiel hindurchgezogen und vor allem Schiffsvolk gepeitscht zu werden; desgleichen derjenige, wer auf seiner Wacht schlafend befunden wird. § 36 — „sintemal das meiste Unheil aus Trunkenheit entsteht, als wird einem jedweden Officier und Anderen hiermit ausdrücklich verboten, sich trunken zu Schiffe finden zu lassen, und soll der Officier, welcher sich diesfalls verlaufen wird, zum ersten Mal 14 Tage und die Matrosen 8 Tage in Banden gesetzt, zum anderen Mal nach des Admirals Gefallen bestrafet werden." — „Wer aber", § 39, „in bösem Muth auf Jemand sein Messer zieht, der soll mit dem Messer durch die Hand an den Mastbaum gestochen werden, und so lang daran stehen bleiben: bis er dasselbe hindurchzeucht." — § 42: „Wer den Anderen ersticht oder erschlägt, der soll lebendig mit dem Todten, Rücken an Rücken, zusammengebunden und über Bord geworfen werden, geschieht es aber zu Lande, so soll er mit dem Schwerte hingerichtet werden." — Bei Strafe darf nicht Taback geraucht werden; man soll auch nirgends Taback trinken (?) als zwischen dem großen Mast und der Focke. Auch das tapfere und unverweisliche Verhalten wird besprochen; „wer aber, wenn die Noth es erfordert, nicht fechten wird, der soll ohne alle Gnade mit dem Tode gestraft werden." Und gleich darauf, § 49, „daß die Köche gehalten seien, das von dem Fleische abtriefende Schmalz oder Fett, so lange es eßbar, zu den Suppen zu bewahren, und was nicht tauglich, zur Unterhaltung des Schiffes anzuwenden. — „Frauenspersonen darf sich Niemand, weder edel noch unedel, groß noch klein, unterstehen zu Schiffe zu bringen." — Die schließlich beigefügte Eidesformel ist mit der heut im preußischen Heere gebräuchlichen innig verwandt; nur die Zeitverhältnisse haben, jedoch unmerkliche, Aen-

Die große Idee des Churfürsten schien sich bleibend zu gestalten. Mit Begeisterung aufgefaßt, wie aus der Begeisterung entstanden, hatte der Krieg mit Schweden die Ausführung derselben gleichsam geboten. Ein gewisser edler Trotz liegt in dem Willens-Ausdruck, in dem Vorwärts der That, von dem die Gegenwart wie überhaupt jede schöpferische Zeit lernen kann.

Ein Theil der bereit liegenden Flottille lief sogleich in See, um die Verbindung Schwedens mit Liefland zu stören, wo, wie bereits gesagt, ein schwedisches Heer Front gegen das Herzogthum Preußen machte. Der Churfürst jagte sie mit Verlust von 14,000 Mann, vielen Fahnen und Standarten, von Geschützen und fast aller Bagage nach der „denkwürdigen Schlittenfahrt" über das frische und kurische Haff zum Lande hinaus und sicherte durch moralische und materielle Kraft zugleich die Grenzen gegen Polen, dessen Haltung unter französischem Einflusse zur Zeit dieses Feldzuges mindestens verdächtig gewesen war.

Doch mitten in diesen Gewitterstürmen, die über seinem Haupte losbrachen, ließ Friedrich Wilhelm keinen Versuch ungewagt, sein Recht nach allen Seiten hin zu wahren, und selbst nicht die scheinbar unwichtige Angelegenheit wegen der rückständigen Zahlung von Seiten Hamburgs blieb während dieser Zeit vergessen oder aufgeschoben. Ein anderer Theil der Flotte, meist in Ostende ausgerüstet, kreuzte daher in der Nordsee gegen hamburgische, anfänglich auch französische und alle schwedischen Schiffe mit Erfolg und suchte auf diese Weise die Fehde fortzuspielen.

Indessen, von allen Seiten gedrängt, von keiner gestützt, überall beneidet um die stolz errungene Größe, und verdächtigt in seinen Absichten und Zwecken, sah sich Friedrich Wilhelm dennoch endlich genöthigt, mit Ludwig XIV. in Friedensverhandlungen zu treten, deren Resultat der Friede von St. Germain (29. Juni 1679) war. Nach demselben mußte er an Schweden den Theil von Hinterpommern wieder ab-

derungen nöthig werden lassen; ihre Redeweise ist kernig, klar und wahr, ein echter Ausdruck der Denkungs- und Gefühlsweise des großen Mannes, der sie gab, und dem Preußen die Erbschaft der Kraft verdankt. Der ganze Articulsbrief besteht aus 59 Paragraphen. Er ist ein schätzenswerthes Mittel, sich in das Wesen damaliger Kriegszucht und besonders in jene Anschauungsweise hineinzudenken, von welcher die unsrige, ihrer ganzen Darstellung und innerem Wesen nach, so sehr verschieden geworden ist.

treten, welchen er durch den Grenzvergleich 1653 erhalten hatte, außer Damm und Gollnow, und ferner ganz Vorpommern, kurz alle von ihm errungenen Vortheile. Dagegen sollte Schweden ihm einen Theil der Seezölle überlassen, Frankreich das Herzogthum Cleve räumen und die Summe von 300,000 Thalern zahlen.

Voll Unwillens machte er durch die Worte seines Lieblingsdichters Virgil: Exoriare aliquis nostris ex ossibus ultor! seinem gekränkten Herzen Luft*) und äußerte prophetisch gegen einen aus seiner Umgebung: „Nicht der König von Frankreich zwingt mich zum Frieden, sondern der Kaiser des Reichs, meine nächsten Anverwandten und Alliirten, sie werden es bereuen und einst eben so viel dadurch verlieren, als ich jetzt verliere." — Noch während der Friedensverhandlungen und schon fürchtend, daß ein vortheilhaftes Resultat nicht zu erzielen sein würde, bemühte sich Friedrich Wilhelm um möglichst günstige Handelsverbindungen für seinen Staat, zu welchem Ende er Ludwig XIV. einen Handelsvertrag antrug und sich gegen mäßige Subsidien verpflichten zu wollen versprach, in der Ostsee 12 Fregatten in Dienst zu halten, welche vertragsmäßig den französischen Handel schützen sollten. Doch vergeblich. Weder diese Vorschläge, noch die Colonisirung der Küste von Guinea lockten den stolzen Ludwig, der nur die Bemerkung übrig hatte, daß die Besorgung der Handelsangelegenheiten besser den Kaufleuten überlassen bliebe.

So schien die neue Schöpfung, durch den Verlust der pommerschen Häfen wesentlich bedroht, dem Untergange nahe gebracht, und was der Churfürst sich schon fertig gedacht: einen weitverzweigten Handel und ergiebige Colonien, das Alles schien in weite Ferne gerückt, — zumal auch Raule's Bemühungen in Kopenhagen wegen einer gemeinsamen Ansiedelung auf Guinea oder den karaibischen Inseln gescheitert waren, — wenn nicht neue Wege aufgefunden wurden, auf denen man demselben Ziele nachgehen konnte.

Nachdem die Häfen von Stettin und Stralsund, auf welche der große Churfürst besondere Aufmerksamkeit in Bezug auf seine handelspolitischen Zwecke gerichtet hatte, aus dem brandenburgischen Besitz verschwunden waren und der in Stettin errichtete Handelsrath

*) v. Orlich 2c.

sich aufgelöst hatte, blieben ihm nur noch zwei hauptsächliche Punkte zu Hafen- und Werft-Anlagen: Pillau und Königsberg; und da das begonnene Werk der Gründung einer Kriegsflotte, mit deren Hülfe er nur in Stand gesetzt gewesen, die letzten Feldzüge in Pommern siegreich durchzuführen, eifrig fortgesetzt werden mußte, wenn nicht alle Vortheile dem so arg heimgesuchten Staate ganz entzogen werden sollten, so war die Anspannung aller disponiblen Kräfte dringend erforderlich. Der General-Marine-Director Raule wurde an die Spitze einer Commission gestellt, welche dem Churfürsten über die Mittel zur Beförderung des Handels, besonders über das Verhältniß der Ein- und Ausfuhr der gewünschten und vorhandenen Gegenstände Bericht erstatten sollte; und von seltener Einsicht in die innersten Getriebe des Werthverkehrs zeugen die Ideen des großen Fürsten, der seiner Zeit in fast allen Richtungen des Lebens weit voraus war. Wenn heut die Regierung sich den Forderungen der Handelsbewegung willfährig zeigt und in Anerkennung der dadurch sich erzeugenden materiellen Vortheile Verträge mit allen handeltreibenden Staaten abzuschließen sucht, deren innere Verhältnisse nur einigermaßen geregelt sind, so folgt sie dem gebieterischen Schwunge der Zeit und steht mitten innen der allgemeinen Bewegung. Das konnte man von der Regierung zur Zeit Friedrich Wilhelm's nicht sagen. Damals waren es wenige Staaten, die sich auf die Höhe der Handelsbewegung stellten, doch diesen wenigen nachzueifern, war das Ziel des Churfürsten. So wollte er in Sand und Sumpf seines Vaterlandes Goldminen suchen und finden.

Seine Verträge mit dem Kirchenstaat, mit Florenz und Malta, seine Annäherung an Holland und England sind bemerkenswerthe Erscheinungen; aus dieser entwickelte sich der provisorische Bau einer Marine auf fester, geregelter Grundlage. Um nun dem neu begründeten Handel, zu dessen mittelbarem und unmittelbarem Schutze die churfürstlichen Fregatten bereit lagen, einen möglichst großen Spielraum und größere Fähigkeit der Entwickelung zu geben, wurde 1680 zu Königsberg eine Handelsgesellschaft errichtet, deren erste Einlage auf nur 50,000 Thlr. zur Erbauung von vorläufig 10 Handelsfahrzeugen festgesetzt war; und zur Beschleunigung der projectirten Ausführung wurden aus den seefahrtskundigen Niederlanden Schiffsbauleute nach Preußen berufen, Werfte gebaut, Arsenale und Waarenschuppen errichtet, —

kurz, eine Thätigkeit entwickelt, welche des besten Erfolges gewiß sein konnte. Das zu Pillau gebildete churfürstliche Commerz- und Admiralitäts-Collegium übernahm die Leitung der Geschäfte, an deren Spitze Raule vor Allen seinen Unternehmungsgeist wieder geltend zu machen suchte. Doch die verauslagten Kosten wuchsen so bedeutend und traten in so entschiedenes Mißverhältniß zu den Einnahmen des Staates, daß bis dahin, wo sich die Gesellschaft aus eigenen Mitteln selbst erhalten konnte, besondere Quellen geöffnet werden mußten, von deren Erguß außerdem noch dem Staatshaushalts-Etat Vortheile erwachsen sollten.

Dem unverzagten Geiste Friedrich Wilhelm's boten sich diese Quellen von selbst. Ein weniger auf eigene Kraft vertrauender Charakter wäre vielleicht davor zurückgeschreckt.

Aus jener Zeit, da Spanien und Holland seine zahlenden Bundesgenossen waren (also vor dem Nymweger Friedensschlusse), schuldete ersteres noch an rückständigen Subsidiengeldern nahe an 2,000,000 Thaler, deren Beitreibung bisher inmitten ungelöster politischer und kriegerischer Wirren ein vergeblicher Versuch geblieben war, doch jetzt um so ausführbarer schien, als dem Churfürsten wohlausgerüstete Kriegsschiffe zur Verfügung standen, um die rückkehrende Ostendische Handelsflotte Spaniens anzugreifen und sich in Besitz ihrer Ladung zu setzen.

Die diplomatischen Unterhandlungen hatten zu keinem Erfolg geführt, wie unter Anderem aus einem Berichte des churfürstlichen Bevollmächtigten im Haag hervorgeht, welcher sagt: „daß der spanische Gesandte Don Emanuel de Lira trotz der dringenden Vorstellungen seinerseits die Bezahlung der restirenden Subsidiengelder wegen Geldmangels nicht in Aussicht stellen könnte."

Der Churfürst hielt ein executorisches Verfahren hiernach und nachdem auch sein Gesandter in Madrid, Melchior Rucken, vergebliche Vorstellungen gemacht hatte, für gerechtfertigt, und erließ in der letzten Hälfte des Jahres 1680 die Ordre an Raule, sechs Schiffe in Dienst zu stellen, und zwar: „Friedrich Wilhelm" mit 40 Kanonen, „Churprinz", 32 Kanonen, „Dorothea", 32 Kanonen, „Rother Löwe", 20 Kanonen, „Fuchs", 20 Kanonen, „Berlin", 16 Kanonen, und ein Brander „der Salamander", im Ganzen mit 515 Matrosen und 180 Soldaten bemannt, von denen erstere

meist in Holland geworben waren. Als Flotten-Befehlshaber wurde Claus v. Bevern vom Churfürsten bestimmt. — Die von diesem mitgegebene Instruction lautete dahin, daß genannter Commodore nach dem Canal laufe und vor Dünkirchen so lange kreuze, bis ihm das eine oder andere spanische Schiff in Sicht komme. Dasselbe sei wegzunehmen und als Prise nach Pillau zu schicken, die Escadre aber solle nach Cadix, oder, je nach Umständen, nach Westindien weitersegeln.

Im Canal angekommen, traf die brandenburgische Flottille alsbald vor Ostende auf das mit Brabanter Spitzen und feiner Leinewand reich beladene spanische Schiff „Carl II.", *) über dessen Wegnahme Erasmus Müller, Fähndrich in der Dönhoff'schen Leib-Compagnie, unterthänigst berichtete, „daß obgedachtes Schiff am 18. September 1680 eine halbe Meile von Ostende allein vor Anker gelegen, — wir selbiges attaquirt und glücklich um 8 Uhr Abends erobert haben." Der Bericht ist vom Bord der Fregatte „Friedrich Wilhelm" datirt. **) „Carolus II." ging als Prise nach Pillau, brachte jedoch der churfürstlichen Casse nur 100,000 Thlr. ein, rief aber desto größere Schwierigkeiten und diplomatische Noten in's Leben, welche während der übrigen Fahrt der brandenburgischen Escadre in der spanischen See, woselbst sie nach einer neueren Segel-Ordre bleiben sollte, eifrigst in Thätigkeit waren und das kaum mit Frieden beglückte Europa beinahe wieder in Unruhe und Krieg versetzt hätten. Zunächst war dem Churfürsten daran gelegen, sich wegen der Wegnahme des Schiffes zu rechtfertigen, was er sowohl bei der Krone Spanien, als auch bei England versuchte. Frankreich und Dänemark waren vorher schon um Unterstützung ersucht und hatten dieselbe, ersteres dadurch zugesagt, daß es den brandenburgischen Schiffen sicheres und freies Einlaufen in jeden in Europa oder Amerika belegenen Seehafen gestattet, dem Churfürsten auch seine rheinischen Besitzungen (Cleve rc.) garantirt hatte, und letzteres, daß es freie Fahrt durch den Sund bereitwillig zugestanden.

Unterm 22. September schrieb Friedrich Wilhelm an den König von Spanien und ließ in gleicher Weise diese Angelegenheit durch seinen Bevollmächtigten im Haag bei dem spanischen Gesandten

---

*) In einer Resolution auf das Memorial des holländischen Gesandten wird dasselbe Orlogschiff genannt.

**) Geh. Staats-Archiv.

Marquis de Grana mit der Bemerkung vermitteln, „ingleichen 5 Jahre her durch kostbare Schickungen und durch Briefe, sowohl zu Madrid als auch zu Brüssel, um Unsere rechtmäßige Satisfaction angesuchet. Nachdem dies Alles vergebens, haben Wir endlich zu diesem Aeußersten Rechtsmittel greifen müssen ꝛc.“ — Der churfürstliche Rath Paul Fuchs berichtet aus gleichem Anlaß aus dem Haag, „daß er beim englischen Gesandten Southwell gewesen und demselben die Ursache hinterbracht, warum Dieselben bewogen worden, dasjenige, was ohnlängst vor Ostende passiret, durch Dero Fregatten vornehmen zu lassen, wie daß Sr. churfürstlichen Durchlaucht Intention gar nicht war, hierdurch die Christenheit in Unruhe und Krieg zu versetzen u. s. w.“

Fast gleichzeitig aber sandte der Churfürst dem in Cleve commandirenden General-Lieutenant, Freiherrn v. Spaen, und zwar unterm 29. November, eine Instruction, „wonach er sich gehorsambst zu achten habe: 1) Acht zu geben, daß die Spanier nicht unversehens in Unsere Clevischen Lande einfallen; 2) zu solchem Ende die Völker zu Fuß und zu Pferde, so zwischen Weser und Rhein stehen, dergestalt zu logiren, damit dieselben in geschwindester Eile gebraucht werden können u. s. w.“

Spanien nahm keine Repressalien, es fiel auch nicht in Cleve ein, sondern gab seinem Zorn nur in Drohungen Luft, indem es unter Anderem die Handlungsweise des Churfürsten mit „seeräuberischer Freiheit“ bezeichnete.

Gegen Raule, an der Darmgicht in Königsberg erkrankt, erhoben sich indessen neue Anklagen in Folge des Verkaufs der Ladung „Carl's II.“, da bei der Inventarisirung derselben Unterschlagungen stattgefunden und Raule gesonnen sei, sich wegen Forderung rückständigen Soldes für Matrosen von den Gütern „Carl's II.“ bezahlt zu machen. Dieser aber, seinem Schutz- und Dienstherrn vertrauend verlangte abermals Untersuchung, in Folge dessen der General-Major Graf v. Dönhoff mit der Bildung einer Commission beauftragt wurde, welche dahin berichtete, daß gegen Raule nichts vorläge.

Das Geschwader, unter Claus v. Bevern's Commando, langte in Pillau nach längerem Kreuzen, weil die Vertragszeit abgelaufen, wieder an, nachdem es auf der Höhe von Dünkirchen Matrosen und Soldaten an das andere churfürstliche Geschwader, welches 1681 im

Anfang Juni von Pillau ausgelaufen war, abgegeben hatte. Einen bedeutenderen Vortheil als die Wegnahme des spanischen „Carl II." hatte es nicht errungen. Nicht zufrieden mit dieser Expedition, weil ihre weitere Ausdehnung durch die politischen Hemmnisse unterbrochen war, beschloß der Churfürst, das erwähnte neue Geschwader auslaufen zu lassen, und diesem den wieder ausgerüsteten vielbesprochenen „Carolus" beizugesellen. Derselbe wurde mit 50 Kanonen armirt und zum Flaggschiff bestimmt, zu welchem der „Fuchs" und der „rothe Leu", nebst einigen kleineren Fahrzeugen, welche als Schooner bezeichnet werden, stoßen sollten.

Die für den Commandanten desselben, Thomas Alders, ausgefertigte Instruction lautete ungefähr wie folgt: „Es hat sich gedachter Unser Commandeur mit denen ihm untergebenen dreien Schiffen: Carolus secundus, der rothe Löwe und Fuchs, sobald er segelfertig, geradeswegs nach der Höhe von Dunkerquen zu erheben, und wann er daselbst wird angelanget und zu dem Capitain Jean Lacher*) gestoßen seyn, soll Er von desselben Schiffen in dieser seiner Escadre soviel von Soldaten und Matrosen übernehmen, als Er nöthig befinden wird, umb mit Mannschaft wohl versehen zu seyn. In dessen soll Er unter der Hand und in der Stille vernehmen, wie es mit dem Ostendischen Convoy beschaffen. Wie stark sie sey, und wann sie aussegeln werde? Da Er ferner fleißig Achtung darauf zu geben, und zu dem Ende Zwey der bestbesegelten Schooner auf Kundschaft zu schicken hat; wann er nun solch' Convoy nebst denen Kauffahrteischiffen antrifft, hat Er zu begehren, daß sie sich freiwillig ergeben mögten, und so sie solches nicht thun wollen, hat Er sie dazu mit macht zu constringiren, und wann es glückt, daß Er sie wegnimmt, hat Er die Schiffe nach Pillow zu senden, ohne daß Er selber mit komme. Und weil Er sothane nach der Pillow gehende Schiffe mit Unser Matrosen versehen muß, hat Er von denen spanischen Matrosen soviel freywillig wieder in Dienst zu nehmen, als Er von den Unsrigen wegschickt.

Sollte Er aber erfahren, daß gedachter Convoy entweder aus Furcht nicht auslaufen werde, oder auch, daß selbiges bereits abge-

*) Gehörte als Commandeur der Soldaten zum Geschwader des Claus von Bevern und trat zu der anderen Escadre über.

segelt war, so soll Er auf den ersten Fall auf dasselbe Convoy sowohl, als auf alle einkommende und ausgehende flamische und spanische Schiffe ein Monath lang, soviel der Wind füget, kreuzen, und sich soviel möglich unbekannt halten, mit oder ohne frantzösische Flagge, welche ihm zu dem Ende mitgegeben worden. Auf den anderen Fall aber, wenn der Convoy bereits ausgelaufen war oder ihm bei Nacht échappiret, soll Er mit seiner Escadre gerade durch den Canal laufen, ohne in England oder Frankreich zu landen, ohngefähr bis vor Cadix: woselbst Er gute Kundschaft einzuziehen hat, was vor Spanier ein und auslaufen wollen? worauf Er dann wie auch auf die Türken fleißig zu kreuzen hat, und wann er Türkische Schiffe oder Prisen, so die Türken genommen, antreffen wird, hat er selbige vigoureux zu befechten, und diejenigen, welche Er durch Gottes Seegen erobern möchte, nach Lissabon zu bringen, um die Türken als Sclaven daselbst aufs theuerste als möglich zu verkaufen und das Geld durch gute Wechselbriefe nach Rotterdam an Jan Ledy zu remittiren: die darin gefundenen Waaren und Güter aber, wie auch die Schiffe selbst, hat Er zu Lissabon bis zu seiner Wiederkunft liegen zu lassen, und dann mit Salz zu beladen und nach der Pillow mitzubringen.

So soll Er auch zu vernehmen suchen, wann die spanische Silberflotte ankommen werde? welche durch den fernen Weg insgemein von einander getrennt wird, daher es zu versuchen, ob er das Glück haben könne, ein oder anderes Gallion zu erobern. Bevor nun die Silberflotte eingelaufen, oder Er von uns andere Ordre bekommt, soll Er nicht vor 6 Monaten oder sonst zurückkommen, es sei denn, daß die höchste Noth es erfordert; und weil in Amsterdam noch 8 neue Capitalschiffe für den König von Spanien angefertigt werden, so soll Er darauf achtgeben, zumal sie nur schlecht bemannt sein sollen, und obschon einer, Mees in Amsterdam, sothane Schiffe unter seinem Namen protegiret, und gleichsam als holländische passiren lassen will, so soll Er sie dennoch, weil sie spanisch seyen, wegnehmen, seine Escadre damit verstärken und das Volk vertheilen. Im Fall ihm einige Noth, Unglück oder dergleichen zustoßen würde, soll Er das Revier von Lissabon zur Retraite nehmen, zu welchem Ende Wir ein Requisitionsschreiben an den Prinzen Don Pedro schicken. — Durch den Sund soll Er des Morgens mit dem Tage oder des Abends gegen den Sonnenuntergang in der Stille, ohne Angabe, vorbeilaufen, doch vorher

ankern und die Flagge zeigen, damit man Ihn kennen könne, weil solches verabredet.

Gegen alle Königlichen Schiffe in See oder auf der Rhede soll Er das Marssegel streichen und die Flagge nach Seegebrauch von hinten wehen lassen, ausgenommen vor Particulär (?) oder holländische Kriegsschiffe, oder vor der Republik Venedig Schiffe, als vor welcher Er die Flagge führen und nur die brandenburgische Loosung, das ist 3 Schüsse geben, und sonst nichts thun soll.

Alle Sachen, welche Ihm vorkommen, soll Er de concert thun und am Kriegsrath alle Capitains, nebst dem Fiscal und Commandeur der Seesoldaten admittiren. Im Fall einige rencontres vorgingen, soll Er sie bestens thun, einer den anderen nicht verlassen, sondern sich einander bis auf den letzten helfen, damit Unser Respect auf's beste conserviret werde, und wer einige lacheté begehen würde, der soll sofort mit dem Tode bestraft werden, und wird der Commandeur autorisiret, zu Capitains zu machen, welche es besser meritiren, ohne Ansehung der Person.

So soll von allen Prisen die Briefe und Documente zu Unseres Raths und Schiffs-Directeurs Händen geliefert werden, damit man daraus die liquidität oder inliquidität sehen könne.

Alle Sachen, welche außer dieser Instruction vorkommen, soll der Commandeur zu meistem Profit und Ménage mit allen Capitains überlegen, und die Vivres, welche Er inne hat, wohl menagiren. Den Soldaten soll er Schiffs-Arbeit lehren, und mit der Zeit zu Matrosen brauchbar machen, weil wir geneigt sind, selbige alle Zeit zur Marine zu gebrauchen."*)

Dies Geschwader leistete nichts des Bemerkenswerthen; es lief in die Spanische See, von hier nach dem Mexikanischen Meerbusen und kehrte mit dem Erlös von 150,000 Thalern heim, als die Summe der errungenen Prisengelder, nachdem die Escadre auf der Höhe vom Cap St. Vincent ein zweistündiges Gefecht gegen die Geleitschiffe der spanischen Silberflotte bestanden, und sich vor der Uebermacht in den portugiesischen Hafen Lagos zurückgezogen hatte.

Die schon in Folge der Wegnahme „Carl's II." entstandenen diplomatischen Schwierigkeiten, deren Beseitigung hauptsächlich dem

*) Geh. Staats-Archiv.

persönlichen Einflusse Friedrich Wilhelm's zuzuschreiben war, wuchsen indessen wieder mit den Fortschritten Churbrandenburgs zur See, und traten von Seiten Hollands besonders mit der willkürlichen Handlungsweise des großen Churfürsten hervor, der, unbekümmert um die drohenden Stimmen um ihn herum, sein Recht auf jede Weise, in stets vollendeter Kraftentwickelung, geltend zu machen suchte. Um aber in den Spätjahren seines Lebens nicht wiederholt seine Staaten den Wechselfällen eines möglichen Krieges auszusetzen, in welchem er vorher während eines großen Theils seiner Regierungsjahre sorgend um den Frieden gerungen, hemmte er die weitere Ausführung seiner ferneren, dem Raule schon dargelegten Plane, und begann stiller an dem großen Werke zu bauen, dessen Vollendung er nicht erleben sollte.

Vielfache Anträge waren dem Heroen des 17. Jahrhunderts zugegangen, alle auf die Errichtung von Handelsgesellschaften ausgehend, und keinen derselben hatte Friedrich Wilhelm ungeprüft bei Seite gelegt: denn sein letzter Zweck bei der Idee, eine Flotte zu schaffen, blieb die Schöpfung eines überseeischen Handels für sein Volk und die Erweiterung der Hülfsquellen seines Staates. Deutschen Erzeugnissen, besonders brandenburgischen und denen des Herzogthums Preußen, unmittelbare Abzugsquellen zu schaffen und den directen Import in seine Häfen zu vermitteln, hierdurch aber die Einnahmen des Staates in bisher ungekannter Weise zu erhöhen, war der leitende Gedanke hierbei. Daß die vorhandenen gewöhnlichen Mittel nicht genügten, um bei eintretenden Unglücksfällen von anhaltenderer Dauer die politische Stellung des Churstaates auf der errungenen Höhe zu erhalten, leugnete er sich nicht, und um so weniger Aussicht war dazu vorhanden, als die militairische Organisation des Staates eine keineswegs geregelte war.

Fremde Abenteurer drängten sich herzu, den unternehmenden Geist Friedrich Wilhelm's ihren Absichten nutzbar zu machen, und selbst Raule, der Mann der dreisten That, stand um keine Stufe höher, als irgend einer der speculativen Köpfe, welche des Churfürsten Phantasie mit lockenden Bildern zu füllen wußten. Er war ein Abenteurer im strengsten Sinne des Worts, — aber ein für bestimmte Zwecke sehr brauchbarer Mann: ein moralisch zweifelhafter Charakter, doch unternehmend, weil er nichts zu verlieren, aber wohl zu gewinnen hatte, so lange er Gelegenheiten schuf.

Der Krieg war beendet, und mit dem Friedensschlusse, um dessen für den brandenburgischen Territorialbestand nachtheilige Bedingungen Raule sich nicht bekümmerte, der aber die Kaper in friedliche Handelsfahrzeuge verwandelte, mußten andere gewinnbringende Zwecke gesucht und gefunden werden, als dem Feinde jeden nur möglichen materiellen Schaden zu thun.

Die Gelegenheit fand sich, — und wo fände sich für einen speculativen Kopf keine Gelegenheit? — Raule kannte die Neigungen und Pläne seines Schutzherrn zu genau, um nicht darauf seine eigenen Pläne mit seltener Geschicklichkeit zu bauen.

Und wenn auch, wie anzunehmen ist, der Churfürst die Schattenseiten des unternehmenden Schützlings und dessen jeder edleren Regung entgegenstrebenden Egoismus gekannt, so blieb für ihn dieser E g o i s t nicht das nutzbare Executionsmittel, sondern, wie schon gesagt, der Mann der dreisten That, dem nichts zu gewagt war, wenn nur dem kaufmännischen Gewinn ein Rest von Hoffnung nicht versagt wurde. Friedrich Wilhelm war stolz auf den Ruhm seiner jungen Flagge, deren rother Aar seine Schwingen so wohl geprüft hatte, und bedauerte nur, daß die Zeit noch nicht gekommen, ihr Wachsthum gegen den Widerspruch kaufmännischer durch fremde Mächte geschützter Corporationen mit Ueberlegenheit zu schützen, und sein Volk von der Größe und dem Vortheil einer Sache zu überzeugen, für deren Durchführung er, ü b e r seiner Zeit stehend und darum der rechte Herrscher i n der Zeit, die herrlichsten Entschlüsse seiner Seele stets bereit hatte. — Sie auszuführen, bedurfte er der hierfür begabten besonderen Persönlichkeiten, und da er solche in seinem Staate nicht fand, sich auch der Handelsstand jeder zeitlich und räumlich ausgedehnteren Speculation in ängstlicher Sorge um das mit mühsamer Geduld erworbene Capital abgeneigt erklärte, sogar die hervorragenden militairischen Gestalten im starren Festhalten an i h r e r Weise eine Phalanx gegen die Gründung einer Flotte bildeten, deren Bedeutung ihnen doch die Praxis so gut gelehrt hatte, vielleicht weil ihre Bestimmung noch nicht gesondert war von den u n m i t t e l b a r e n Zwecken des Handels: so sah sich F r i e d r i c h W i l h e l m zur Ausführung seines Planes, dem durch die ostfriesischen Streitigkeiten neue Hülfsmittel geboten wurden, wiederum genöthigt, die Hebel des angestrebten Handelsaufschwungs in der Anerbietung fremder Kaufleute zu suchen.

Schon im Jahre 1661 hatte der große Churfürst sich bei der englischen Regierung um den Abschluß eines Handelstractats bemüht, und nicht ohne Erfolg. Bereits im darauf folgenden Jahre kam ein solcher zu Stande, bei dessen Betreibung die churfürstlichen Gesandten, wie in einem brandenburgischen Geschichtswerke gesagt wird, „die Ehre genossen, denen Königlichen Frantzösischen gleich tractirt zu werden", und nicht unerwähnt sind die ähnlichen, jedoch erfolglosen Bemühungen Friedrich Wilhelm's beim Friedensabschluß zu St. Germain 1679 geblieben; im selben Jahre noch bewarb sich auch ein unternehmender Kaufmann aus Seeland um die Erlaubniß, brandenburgischer Unterthan zu werden und unter brandenburgischer Flagge einen Handelsverkehr nach der Westküste Afrika's einleiten zu dürfen. Da alle Versuche, die Küstenprovinzen für einen überseeischen Handelsverkehr selbstständig zu begeistern, ohne irgend welchen Erfolg geblieben waren und des Churfürsten freihändige Bewilligungen von Schiffsbauholz aus seinen Wäldern an die Rheder von Königsberg, Pillau und Memel, die kostspielige Herbeischaffung und Etablirung von fremden erfahrenen Schiffszimmerleuten, der Erlaß von Zoll-Abgaben auf gewisse Zeitdauer, die Verwirklichung der großen Idee nicht um ein Haar breit förderten, so gab der die Wohlfahrt des gesammten Staates mit seiner Sorge umschließende Herrscher nach wiederholtem Drängen des General-Directors der Marine seine Einwilligung zu der beantragten Handelsverbindung, wollte jedoch das seinen Unterthanen zugesagte Geleit durch Kriegsschiffe auch auf dies fremde Unternehmen nicht ausgedehnt wissen. Der schon erwähnte seeländische Kaufmann trat mit Raule und Genossen zu einer Gesellschaft zusammen, und zwei von derselben ausgerüstete und armirte *) Schiffe „das Wappen von Brandenburg" und der „Mohrian", an deren Bord auch 20 brandenburgische Kriegsknechte eingeschifft waren, segelten unter dem Befehle des Capitain Blank und unter churbrandenburgischer Flagge im Juli des Jahres 1680 nach den Küsten von Guinea und Angola, um europäische Erzeugnisse und Waaren dort gegen Elfenbein, Gold und Sklaven umzutauschen, und letztere dann in Amerika in baares Geld umzusetzen. Blank hatte eine glückliche Fahrt und

*) In früheren Zeiten war es Gebrauch, die Handelsschiffe zum Schutz gegen die Piraten mit Geschützen zu versehen.

ankerte mit seinem kleinen Convoi zwischen Arim und dem Vorgebirge der drei Spitzen, am 16. Mai 1681. Drei Neger-Häuptlinge, Pregatte, Sophonie und Apanny, welche er bei seiner Landung im Dorfe Accoda fand, waren nach Ueberlassung einiger in die Augen fallender Geschenke alsbald bereit, einen Vertrag abzuschließen, dessen Inhalt sie verpflichtete, nur mit Schiffen unter brandenburgischer Flagge zu handeln, den Churfürsten zum Schutzherrn anzunehmen und nach Wahl der brandenburgischen Befehlshaber den nöthigen Platz zur Erbauung einer Veste anzuweisen. Erst nachdem dieser Vertrag durch förmliche Eidesleistung bekräftigt war und man den Negern sogar noch eine brandenburgische Fahne geschenkt hatte, ward der Waarenumtausch begonnen und zur vollen Zufriedenheit der Unternehmer beendet. Nach kurzer Zeit kehrten die Schiffe nach der Heimath reich beladen zurück und erregten durch ihre seltene Fracht das Erstaunen und die Bewunderung der Handelswelt, nicht weniger aber erwarben sie sich die Huld des Churfürsten, der zugleich in freudiger Hoffnung auf eine noch glücklichere Wiederholung zum Andenken an diesen Anfang eines überseeischen Handels-Verkehrs zwei Schaupfennige zu prägen befahl, deren einer auf dem Avers ein Schiff mit geschwellten Segeln mit der Umschrift zeigt: Deo Duce Auspiciis Serenissimi Electoris Brandenburgici, und auf dessen Revers ein knieender Mohr den ankommenden Schiffen eine Schaale voll Gold und Elephantenzähne präsentirt, mit der anderen Umschrift: Coepta Navigatio Ad Oras Guineae A. MDCLXXXI. Feliciter.

Aus den mitgebrachten Goldkörnern, welche dem Churfürsten als von dem dortigen Reichthum zeugende Probe überreicht wurden, ließ er die sogenannten „Schiffs-Ducaten" schlagen, die selbst in Sammlungen so selten geworden sind, wie die einst vielbewunderten Schaumünzen aus der ruhmvollen Zeit Friedrich Wilhelm's. Noch in demselben Jahre liefen nach solchem Erfolge außer den beiden schon genannten Schiffen noch der „Brandenburgische Dragoner" mit 20 Kanonen und der „Churprinz" mit 32 Kanonen zu einer neuen Handels-Expedition nach der Küste von Guinea reich befrachtet in See, erregten aber die Besorgniß der Holländer, welche nicht säumten, den brandenburgischen Unternehmungsgeist durch Kaper zu lähmen. Das „Wappen von Brandenburg" ward als gute Prise weggenom-

men und hiermit der Zündstoff zu allen ferneren Streitigkeiten wegen der Colonisations-Versuche Brandenburgs holländischer Seits bereitet. Der Churfürst drohte in gerechter Entrüstung über das ungerechtfertigte Verfahren mit Wiedervergeltung, und rüstete während der schwebenden Verhandlungen mit den Generalstaaten eine Fregatte aus, welche zunächst in der Ostsee kreuzen und alle holländischen Schiffe aufbringen sollte. Ihr Kreuzzug war indeß von kurzer Dauer, da sie an der dänischen Küste auflief und wrack wurde. Jedoch nöthigte Friedrich Wilhelm die holländische Regierung vorläufig zur Anerkennung seiner Rechte, auf der Küste von Afrika selbstständig Handel zu treiben, unter der gern zugestandenen Beschränkung, sich von den holländischen Plätzen fern zu halten. Das „Wappen von Brandenburg", nach Vließingen aufgebracht, herauszugeben, wurde jedoch verweigert, weil die Besatzung aus holländischen Matrosen bestanden und die Ladung holländischen Kaufleuten gehört habe; erst im Jahre 1686 erhielt die brandenburgisch-afrikanische Handelsgesellschaft ihr Schiff nach langen und vielfach unterbrochenen Verhandlungen zurück und für die Ladung eine Entschädigung von 20,000 Gulden.

Raule's Gesellschaft, in deren Händen bis dahin die Leitung der Handelsangelegenheiten nach Guinea einzig geblieben war, suchte nach so drohender Gestaltung der Verhältnisse eine innigere Verbindung mit der churfürstlichen Regierung, um einen unmittelbaren Schutz für ihre rein kaufmännischen Expeditionen zu erhalten, und Raule wußte den Churfürsten trotz aller vorgekommenen Widerwärtigkeiten so für die Sache zu interessiren, tauchte den Pinsel so keck und geschickt in die hellsten und lachendsten Farben, daß dieser in Anschauung des schönen Bildes, welches den Gegenstand des Verlangens so glühend wiedergab, mit dem Beginn des Jahres 1682 in die ihm gemachten Vorschläge zur Errichtung einer Handelsgesellschaft willigte und die Statuten derselben genehmigte.

Die zu errichtende Handelsgesellschaft erhielt danach einen churfürstlichen Schutz und auf 30 Jahre einen Freiheitsbrief, wodurch derselben das Recht gewährt wurde, mit Ausschluß jedes Anderen unter dem Schutze des Churfürsten und der brandenburgischen Flagge von den churfürstlichen Landen oder Hamburg oder Glücksstadt aus Seehandel nach den zwischen dem grünen Vorgebirge und Angola

belegenen Ländern treiben zu dürfen.*) Mit Rücksicht auf das den Generalstaaten Hollands gegebene Versprechen, den holländischen Plätzen in Afrika fern zu bleiben, und um neuen Streitigkeiten mit anderen Seemächten vorzubeugen, wurde die Clausel eingefügt, daß man sich stets eine Meile Weges von den holländischen Niederlassungen und denen anderer europäischer Mächte entfernt halte.

Ferner versicherte der Churfürst die Gesellschaft noch seines nachdrücklichen Schutzes mit bewaffneter Hand und übernahm die Vertretung derselben in Unterhandlungen mit anderen Mächten, behielt sich dagegen das alleinige Recht vor, Krieg zu erklären und Frieden, wie politische Verträge zu schließen. Er versprach weiter den Bau einer Festung auf Guinea und deren kriegsmäßige Besatzung, für welchen Zweck jährlich 6000 Thaler Zuschuß aus der Marinekasse auf 4 Jahre angewiesen werden sollten.

Zum Waffendienst waren für den Fall eintretender Feindseligkeiten alle mannbaren Colonisten verpflichtet, und nur in Friedenszeiten versah die churfürstliche Besatzung den Wachtdienst in der zu erbauenden Veste. Die Gerichtsbarkeit sollte von einem von der Gesellschaft besoldeten, vom Churfürsten aber ernannten Beamten und in des Letztern Namen ausgeübt werden und die erlassenen Seekriegsrechte**) für alle in brandenburgischem Seedienst Verpflichteten Gültigkeit haben.

Das Commando in der Ansiedelung war ursprünglich getheilt: das militairische wurde vom churfürstlichen Kriegsbefehlshaber, das civile von einem Oberkaufmann geübt, doch blieb diese Trennung nicht bestehen, wenigstens nicht so entschieden auseinandergehalten, wie Anfangs gedacht war, da man mit Recht militairisches Commando und kaufmännische Verwaltung als ein zwiefaches betrachten mußte, wenn auf der einen Seite der Kriegszweck, auf der anderen der Zweck des Gelingens eingeleiteter Speculationen erreicht werden sollte. Die Organisation der Handelsgesellschaft in sich war einfach: den Vorsitz in der großen Versammlung führte ein vom Churfürsten abgeordneter Minister, und im Verwaltungsrath saßen vier gewählte sogenannte Bewindhaber, denen ein entsprechendes Personal an Unterbeamten zugetheilt war.

*) Stuhr, Geschichte der See- und Colonialmacht des großen Churfürsten.
**) Siehe Beilage V.

Der Haupt-Uebelstand, der mit der Zeit sehr fühlbar werden mußte, lag, wie gesagt, in der zu großen Annäherung, wenn nicht Verschmelzung, des Kriegs- und Handelsflottenwesens, wodurch sich Mißverhältnisse aller Art erzeugten. So wurden die churfürstlichen Werfte zu Pillau, auf welchen der Bau der Kriegsschiffe und deren Reparatur besorgt wurde, der Handelsgesellschaft zum Mitgebrauch gegeben, und wie die nächste Zukunft dieser Gesellschaft zeigen wird, flossen die Gelder aus der Marinekasse in oft nicht unbedeutenden Summen in die Kasse der Gesellschaft, wenn darin Ebbe eingetreten war. Das Interesse des Staats wurde zurückgedrängt, das der Privaten in den Vordergrund geschoben, und das alles geschah auf so künstliche Weise, daß das augenblickliche Bedürfniß stets auf Seite der Letzteren war. Raule benutzte die mangelnde Praxis der churfürstlichen Regierung in solchen Marine-Angelegenheiten sehr schlau zu seinen Zwecken und hütete sich wohl, den Gedanken an eine entschiedene Trennung der Handels-Marine von der Kriegs-Marine, wie sie nur zum Vortheil der Entwickelung der letzteren gereicht hätte, bei Friedrich Wilhelm aufkommen zu lassen, sondern war vielmehr sorgfältig bedacht, daß die Verhältnisse nicht aufgeklärt würden.

Die Vermischung der Ressortverhältnisse zwingt den Darsteller der auf die churfürstliche Kriegsmarine bezüglichen Begebenheiten, auch die der Handelsflotte näher zu berühren, zumal sich der Stoff mehr und mehr und im gleichen Verhältniß auf letzterer Seite häuft, wie er auf der anderen schwindet, so daß endlich mit dem Absterben der brandenburgisch-afrikanischen Handelsgesellschaft sich auch der erste Abschnitt dieser Geschichte schließt.

Der Zutritt zur genannten Gesellschaft stand Jedem, Inländer wie Fremdem, frei, wenn er eine Einlage von mindestens 200 Thalern machte. Durch diesen geringen Preis gewann er sich sogar eine Stimme in der General-Versammlung der Actionäre und sollte, nach Raule's groß angelegter Rechnung, die Aussicht haben, Tausende spielend zu gewinnen. Die Befreiung von sämmtlichen Handelsabgaben auf die Dauer von 3 Jahren, sowie der mit Frankreich abgeschlossene Handels-Vertrag, in welchen die Gesellschaft mit verflochten wurde, gaben derselben einen nicht unbedeutenden Vortheil und mehrten die guten Aussichten, wodurch sich manche sonst ängstliche Capitalienbesitzer zu einiger Beisteuer um so eher verlocken ließen. Der Churfürst selbst trat

der Gesellschaft mit 8000 Thalern bei, Raule und Genossen mit 20,000 Thalern, und noch im Jahre 1682 belief sich die Zahl sämmtlicher Schiffe derselben schon auf dreißig, einschließlich derer, welche speciell für des Churfürsten Dienst bereit lagen. Es waren dies 5 Fregatten, „Friedrich Wilhelm zu Pferde" mit 54 Kanonen, „Markgraf von Brandenburg" mit 50 Kanonen, „Dorothea" mit 40 Kanonen, der „rothe Löwe" mit 32 Kanonen und der „Fuchs" mit 20 Kanonen; dann 4 kleinere Fahrzeuge mit je 6 bis 8 Kanonen, deren Taufnamen in der heutigen Zeit zum Theil sonderbar klingen, wie: „Rummelpot" und „Lithauer Bauer". Wurden diese Schiffe nicht in Dienst gestellt, so sollte eine monatliche Heuer von 800 Thalern, dagegen im Dienst von 6600 Thalern gezahlt werden, und zwar unter den schon bei früheren Contractabschlüssen wiederholt erwähnten Specialbedingungen in Betreff der See- und Kriegsgefahr. Zum ersten Male wird auch die Unterhaltung von Mannschaften, selbst für die Zeit der Nichtindienststellung der Schiffe, contrahirt, so daß ein activer Stamm von 12 Schiffslieutenants, 100 Bootsknechten und 50 Schiffszimmerleuten sich zu Pillau bildete, deren Besoldung auf die preußischen Zölle und auf die Bernsteingelder angewiesen wurde. Interessant ist es auch, zu erfahren, daß Raule sich im Genusse eines jährlichen Gehaltes von 4800 Thalern befand, eine Summe, welche für damalige Verhältnisse kein Generallieutenant fortlaufend erhielt, woraus aber wieder einerseits zu erkennen ist, welche Bedeutung Friedrich Wilhelm in die Entwickelung seiner Marine und daraus folgernd in die Erweiterung des Handels legte, andererseits, wie kaufmännisch der fremde Abenteurer sich den ihm beigelegten Werth bezahlen ließ.

Nachdem nun solchergestalt die Gesellschaft begründet und der „Mohrian" von seiner zweiten afrikanischen Reise zurückgekehrt war, wieder mit Versicherungen des vortheilhaftesten Verkehrs mit den dortigen Gegenden, rüstete Raule auf Befehl des Churfürsten zwei Schiffe für eine Expedition nach Guinea aus: den „Churprinz" und den ebengenannten „Mohrian" (Mohr), von denen das erstere der Schiffshauptmann Voß, das andere derselbe Capitain Blank befehligte, welcher auf der ersten Reise das Commando geführt hatte. Die Bestimmung dieser Expedition war neben der Betreibung von Handelsgeschäften die, die churfürstliche Bestätigung des vorläufig ab-

geschlossenen Vertrages mit den Negerhäuptlingen hinüberzubringen und demnächst eine Festung zum Schutz einer dauernden Ansiedelung auf Guinea zu erbauen. Zu dem Zwecke bestimmte der Churfürst seinen Kammerjunker Otto Friedrich v. d. Gröben zum Ueberbringer der Documente, ernannte ihn zu seinem Bevollmächtigten beim Abschluß fernerer Verträge mit dortigen Negerstämmen und bestallte ihn als Gouverneur der ausgerüsteten Expedition. Die Schiffe sollten am Cap der drei Spitzen Anker werfen, wo dann v. d. Gröben an das Land gehen und sich mit denselben Negerhäuptlingen in Verbindung zu setzen suchen sollte, mit welchen Capitain Blank schon 1680 und wiederholt 1681 verkehrt und deren Versicherung der Treue dieser dem Churfürsten überbracht hatte. Nach Austausch der Bestätigungs-Urkunde und der von den Negerfürsten abzufassenden Vertrags-Documente, die durch ansehnliche Geschenke, u. A. ein Gemälde des neuen Schutzherrn, willfährig gestimmt werden sollten, war dem churfürstlichen Bevollmächtigten aufgegeben, den Bau eines Forts sofort in Angriff zu nehmen, zu welchem Ende Kriegsbauleute und Handwerker der Expedition angeschlossen wurden. Alles Uebrige mußte der Einsicht des v. d. Gröben überlassen bleiben, den Friedrich Wilhelm besonders für dieses Amt geeignet hielt, weil er bereits früher durch Reisen im Orient sich mannigfaltige Kenntnisse erworben und Gelegenheit gefunden hatte, sich mit den Sitten und Gebräuchen fremder Völker bekannt zu machen, welche der christlichen Civilisation noch fremd geblieben waren.

So ausgerüstet und vom Segen des Vaterlandes begleitet, liefen die Fregatten am 12. Juli 1682 von Pillau aus in See und nahmen ihren Cours zunächst nach der Elbmündung, um den neubestallten Gouverneur der brandenburgischen Colonie auf der Westküste von Afrika, welcher von Berlin aus erwartet wurde, an Bord zu nehmen. Nachdem die Equipage der beiden Schiffe und die vom Churfürsten zur Besatzung bestimmte Zahl Soldaten zu Glücksstadt vervollständigt war, steuerten der „Churprinz" und „Mohrian" durch die Nordsee dem Ocean zu, liefen Madeira vorbei und ankerten zuerst vor der Mündung des Sierra Leona, um Wasser und Holz einzunehmen. Mit dem Gouverneur einer dort gelegenen englischen Colonie verkehrte v. d. Gröben auf's Freundschaftlichste und rühmte besonders die Ehre, mit welcher man der brandenburgischen Flagge

begegnete. Interessant wäre eine Untersuchung anderen Orts über die damals üblich gewesenen Ehrenbezeigungen Seitens der Kriegsschiffe und über etwaige allgemeingültige Gesetze des Seerechts, da die verschiedenartigsten Angaben über Salute und dergleichen andere Fälle in noch vorhandenen Quellen vorkommen, — so auch hier, wo zwei unter churbrandenburgischer Flagge fahrende Schiffe einer Privatgesellschaft der englischen Loge auf der Insel Bance salutirten und eben so als Orlogschiffe behandelt wurden, obschon ihre eigentliche Bedeutung nach heutigen Begriffen mindestens zweifelhaft war.

Da v. d. Gröben den Auftrag hatte, die Jahrs zuvor stattgehabten Beziehungen zu den Negerstämmen auf der Goldküste wieder anzuknüpfen, und zu diesem speciellen Zwecke die churfürstliche Bestätigungs-Ordre mitgenommen hatte, so war sein Bleiben an nördlicher gelegenen Punkten der Westküste von Afrika nur von flüchtig vorübergehender Dauer und währte nur so lange, bis der Bedarf an Victualien eingenommen war und die verladenen Tauschwaaren vortheilhaften Umsatz gefunden hatten, wobei sich die beiden Schiffe oft tagelang trennten.

Am Cap der drei Spitzen warfen die Fregatten Anker, um hier, wie gesagt, für die früheren freundschaftlichen Beziehungen neue Anknüpfungen zu suchen, und zwar vor dem jetzt aufgegebenen erst holländischen, später englischen Fort Commenda; der dort residirende General-Director der guinea'schen Küste, Thomas Ernsthausen, schickte aber seinen Oberkaufmann, Jean Pelt, mit zwei anderen Begleitern an Bord des „Churprinz", um gegen den angeblich „unbefugten" Handel Churbrandenburgs in Guinea Einspruch zu thun, wogegen der militairische Abgeordnete Friedrich Wilhelms, Major Fr. v. d. Gröben, in echt brandenburgischer Weise auf's Entschiedenste protestirte, indem er zur Antwort gab: „daß wir (die Besatzungen) verpflichtet wären, Sr. churfürstlichen Durchlaucht von Brandenburg Ordre nachzuleben, und weil sie (die Holländer) sich Herren von der ganzen Goldküste nennten, so wären wir wohl zufrieden, daß sie ihren Unterthanen den Handel mit unseren Schiffen verbieten möchten: weil sie es aber nicht thun könnten, wäre es ein klares Zeichen, daß es freie Lande seien, in welchen einem jeden von den Einwohnern zugelassen würde, nach Belieben zu handeln. Würde sich im Uebrigen der General-Director der natürlichen Mittel bedienen, so müßten wir den Ausgang erwar-

ten und unsere Freiheit mit der Macht, die uns auch die Natur verliehen, mainteniren."

Zum Zeichen der Schlagfertigkeit aber ließ v. d. Gröben sein Flaggschiff eine Breitseite mit scharfer Ladung abfeuern und rief die Fregatte „Mohrian", welche sich einige Meilen südwärts vor Anker gelegt hatte, zu sich, um gemeinschaftlich zu erwarten, was die Holländer hiernach unternehmen würden. Statt jeder Feindseligkeit kamen Tags darauf dieselben Deputirten wieder an Bord des „Churprinzen", um Freundschafts-Versicherungen zu überbringen und zugleich um Unterstützung gegen ein seeländisches Gallion zu bitten, welches auf Schußweite von dem „Mohrian" entfernt lag und unbefugten Handel trieb. Die Bitte wurde gewährt, jeder Beute-Antheil jedoch ausgeschlagen, weil die brandenburgische Flagge sich nicht verdingte, und nach kürzester Frist begann die Fregatte das Jagen des seeländischen Fahrzeuges, welches indeß entkam, nachdem die große Mars-Raa des ersteren gebrochen und die Fahrt desselben gehemmt war. Als Dank für die bereitwillig geleistete Unterstützung ward der brandenburgischen Escadre die förmliche Erlaubniß ertheilt, alle holländischen Lorbenträger nach Belieben wegzunehmen, wo es auch sei.

Wieder nördlich steuernd, begegnete die Flottille vor dem jetzigen Bussua, im Reiche Ahanta, am drei Spitzen Cap, einem wohlarmirten Schiffe der holländischen Compagnie, welches die Admiralsflagge führte und vom Capitain Voß (Vater des Commandanten des „Churprinzen") befehligt war; derselbe war über den von Gröben abgestatteten Besuch zur Prüfung der Schiffspapiere eben so erstaunt, wie der Commandant des Forts, der ernstliche Vorstellungen gegen dieses Benehmen zu machen versuchte, ohne jedoch den churfürstlichen Gouverneur dadurch in Verlegenheit setzen zu können. Nach diesem sehr nutzbringenden Besuch ging der Cours auf Adda (jetzt englische Besitzung) am Rio Volta, und von dort nach dem Dorfe Accoda, woselbst es dem v. d. Gröben so wohl gefiel, daß er gleich Tages darauf mit dem dort ansässigen Negerstamme wegen Erbauung eines brandenburgischen Forts in Unterhandlung trat und die Zustimmung der Häuptlinge entgegennahm. Um an Bord des „Churprinzen" die Verhandlungen möglichst bald abzuschließen, wurden die Cabusier dahin eingeladen und zwei Schreiber nebst dem Privatdiener des Gouverneurs als Geißeln an's Land ge-

schickt. Letzterer nahm indeß nach reiflicherer Ueberlegung das Versprechen des Negerhäuptlings nur mündlich entgegen, weil der Stamm, an welchen ihn der Churfürst besonders abgeschickt hatte, noch nicht aufgefunden war und sich auch ein noch günstigerer Ort zur Anlage eines Forts bieten konnte. Accoda selbst war auf einer sich 30 Ruthen in die See erstreckenden Halbinsel gelegen, welche einen gegen alle Stürme Schutz gewährenden Hafen bildete, dessen Einsegelung auch jederzeit möglich war. Noch ehe man die Recognoscirung des umliegenden Terrains beendigt hatte, erschien ein Kaufmann aus Bussua mit zahlreicher Begleitung, auch eines Cabusiers, und steckte die holländische Flagge im Auftrage des General-Directors auf das ihm zunächstgelegene Haus in Accoda, zugleich versichernd, daß dies Alles auf Wunsch der Häuptlinge dieses Stammes geschähe. v. d. Gröben, zufrieden, keine schriftliche Versicherung an die wankelmüthigen Bewohner des Dorfes gegeben zu haben, fügte sich in die Ungunst der Verhältnisse und schiffte sich an Bord seiner Fregatte ein, nachdem er das Anerbieten der holländischen Compagnie, sich mit ihnen zu associiren, in besserer Würdigung seines Vorhabens, abgelehnt hatte. Der „Mohrian", welcher indessen in See gekreuzt hatte, lavirte auf den Signalschuß des „Churprinzen" auf und hielt mit diesem gleichen Cours südwärts, um den vom Capitain Blank im Jahre 1681 besuchten Negerstamm aufzusuchen und endlich das Ziel der Expedition zu erreichen. Da nun die Gegend des Aufenthalts des befreundeten Stammes, welcher sie längs segelten, diejenige zu sein schien, welche Blank besucht hatte, so ging v. d. Gröben mit zwei Offizieren, zwei Ingenieurs und einigen Soldaten an's Land und befahl der Schaluppe zu folgen. Der Weg führte über die felsige Küste, welche sich in eine weite mit Bäumen besetzte Ebene verlief, deren mäßige Vegetation grell abstach gegen die Verwüstungen in den verlassenen Niederlassungen der Neger. Mit größter Anstrengung setzten die Genannten ihren Weg fort bis sie einen zur Erbauung eines Forts sehr günstig gelegenen Berg fanden, den v. d. Gröben mit einem Offizier, Philipp mit Namen, alsbald bestieg, um sich von seinem Gipfel aus zu orientiren und möglichenfalls bewohnte Punkte zu finden, von welchen er über die gesuchten Cabusier Auskunft erhalten könnte. In solcher Umschau begriffen und im Austausch der Gedanken über die ringsum sich darstellende Zerstörung aller menschlichen

Wohnplätze, sahen sie einen Haufen von 18 mit Flinten bewaffneten Negern mit ihren Weibern den Berg heraufsteigen und hörten von diesen, daß der sonst hier angesessene Negerstamm im Kriege mit den Nachbarn vertrieben und den Gesuchten wahrscheinlich dasselbe Schicksal zu Theil geworden wäre. Bestimmtere Auskunft konnten die Weiterziehenden nicht geben. Ermüdet und fast verschmachtet kehrten die pflichttreuen brandenburgischen Diener Abends an Bord zurück, um Tags darauf die Untersuchungen frischen Muthes fortzusetzen. Diesmal war auch der Capitain Voß bei der Expedition, welche von besserem Erfolge begleitet war, da man umständlicher von dem Schicksale der drei Cabusier, Pregatte, Sophonie und Apanny, unterrichtet wurde und sogar die Zusage erhielt, anderen Tages die in's Innere des Landes geflüchteten übrig gebliebenen Neger desselben Stammes anzutreffen; am selben Tage aber noch versammelte v. d. Gröben die Offiziere der beiden Schiffe zu einem Kriegsrath, um einen gemeinsamen Beschluß darüber zu fassen, ob auf gedachtem Berge (Mamfro benannt) ein Fort anzulegen und die umliegende Gegend, sowie die Beschaffenheit der Küste der Art sei, daß dem Willen des churfürstlichen Herrn und dessen Hoffnungen durch die Besitznahme des Terrains genügt werde. Der gemachte Vorschlag fand keinen Widerspruch, weil der Berg zur Erbauung einer fortificatorischen Anlage so bequem als irgend ein Ort auf der ganzen guinea'schen Küste gefunden wurde. Hierauf ließ v. d. Gröben die Soldaten zusammentreten, eröffnete ihnen den gefaßten Beschluß und forderte sie zur freiwilligen Erklärung auf, die dortige Garnison zu bilden, wozu sie sich sämmtlich auch bereit fanden. Nachdem diese damals nothwendige Zustimmung der geworbenen Kriegsknechte erfolgt und die Vorbereitung zur feierlichen Besitzergreifung beendet war, fuhr v. d. Gröben mit den Capitains und den Soldaten unter den Klängen einer schallenden Musik und dem Donner der Kanonen ans Land, sie ordneten sich zu ihrem Zuge und zogen mit fliegender Fahne den Berg hinauf, wo zwei der erwähnten Cabusier ihrer schon warteten. Auf der Spitze des Berges, an dessen Fuß der Ocean brandend aufschäumte, weit in die Ferne nach dem Vaterlande den Blick gerichtet, lauschend auf den donnernden Gruß der Schiffs-Geschütze, welchen drei mit Hülfe der Schwarzen auf die Höhe gebrachte Stücke erwiderten, pflanzte Capitain Voß am 1. Januar 1683 im Namen des Churfürsten die große brandenburgische Flagge auf,

und v. d. Gröben benannte den Berg den „Großen Friedrichsberg", „weil", wie er sagte, „Sr. churfürstlichen Durchlaucht Name in aller Welt groß ist."

Hierauf berief er die beiden Cabuſier zu sich in's Zelt, wo die Offiziere schon versammelt waren, und forderte sie auf, den Eid der Treue zu leisten, was sie auch bereitwillig zugestanden, indem sie eine Schale mit Branntwein, der mit Schießpulver durchrührt werden sollte, verlangten und ihm diese zum Trunk anboten. Auch die übrige Gesellschaft mußte sich dabei betheiligen, um die Feierlichkeit zu erhöhen und die Eidesleistung zu bekräftigen, da v. d. Gröben gleichfalls versichert hatte, daß der Churfürst von Brandenburg es auch treu mit ihnen meinen und sie nicht verlassen würde. Nochmals feuerten die Geschütze zur vollgültigsten Bekräftigung als ein Zeichen, daß sie eine so eherne Sprache zur Ehre und zum Ruhm des fernen Vaterlandes allezeit führen würden.

Das nächste Geschäft nach dieser Ceremonie, das Traciren und Abstecken des zu erbauenden Forts durch die mitgenommenen Ingenieurs, wurde durch die Ankunft eines Negers aus der Arimschen Colonie unterbrochen, welcher gekommen war, auf Befehl des holländischen Gouverneurs von demselben Berge dadurch Besitz zu nehmen, daß er einen Flaggenstock in den Boden pflanzte und die holländischen Farben daran aufhißte. Zur Ausführung dieses Actes war es indeß zu spät und seine Sendung nur ein neues Zeichen der mißgünstigen Stimmung Hollands, dessen Handelsrechte ein willenskräftiger Nebenbuhler zu beeinträchtigen drohte. Es waren die ersten Gegenwirkungen, die sich rasch zu bedenklicher Ausdehnung steigerten, zu offenen Feindseligkeiten gegen Churbrandenburg in Afrika.

Der Capitain Blank, welchem die Commandantschaft der neuen Veste, deren Bau mit Unterstützung der zahlreicher zugetretenen Neger merklich vorschritt, durch v. d. Gröben angeboten war, übernahm dieselbe und gab sein Schiffs-Commando an den Capitain Voß ab, welchen wieder der nächstälteste Offizier Philipp auf dem „Mohrian" vertrat. Eine Beschleunigung der Arbeiten und die Einsetzung einer geregelten Verwaltung war unter den sich herausstellenden Verhältnissen zu den Nachbar-Colonieen dringendes Bedürfniß, nicht weniger auch die Einrichtung schützender Wohnungen, da das durch große Hitze und vorherrschende feuchte Luft erzeugte Klima den euro-

päischen Ansiedlern viele Schwierigkeiten bereitete. Indeß mußte das begonnene Werk fortgesetzt werden, so gut es die Umstände gestatteten: es hob sich rasch ein schützendes Bastion nach dem andern aus dem Boden, und nach wenigen Tagen schon salutirten ein englisches und ein dänisches Schiff die brandenburgische Veste mit fünf Schüssen. Die Nachricht über die ungesäumte Entwickelung dieser militairischen Occupation verbreitete sich schnell und zunächst nach Accoda, wo die Expedition zuerst auf Widerstand gestoßen war. Abgesandte des dortigen Negerstammes kamen und baten, ein Fort bei ihnen zu bauen, dagegen den jetzt in Besitz genommenen Berg aufzugeben, erboten sich, Geißeln zu stellen, und schwuren feierlich, an der Störung der brandenburgischen Niederlassung in ihrem Dorfe keinen Theil gehabt zu haben; doch um jede Ursache zum Streit mit der holländischen Compagnie zu vermeiden, wies v. d. Gröben die Negergesandten unter Vorhaltung ihrer begangenen Untreue mit den Worten ab: „sie möchten sich gedulden, bis er (wollt's Gott!) über's Jahr mit den Schiffen wiederkäme, alsdann könnte er ihnen besser sagen, was zu thun wäre.“

Der folgende Tag war zur Festsetzung des gegenseitig bindenden Contracts bestimmt und zu diesem Zweck die Häuptlinge der Neger in das Zelt des brandenburgischen Gouverneurs geladen, der ihnen die einzelnen Punkte in gebrochenem Neger-Portugiesisch vorlas und mit den Bedingungen des Verkaufs des großen Friedrichsbergs schloß; darauf wurde nach dortiger Sitte der Eid trinkend bekräftigt und vom ersten Neger also gesprochen: „Ich trinke, folgende Punkte, so man mir vorgelesen, zu halten, unter dieser über uns wehenden Flagge zu leben und zu sterben. Breche ich meinen Eid, so lasse mich der große Monarch augenblicklich sterben.“ Nach diesem Act versprach v. d. Gröben Schutz gegen ihre Feinde und übergab dem Commandanten, Capitain Blank, die Schale mit Branntwein, daß er solches gleichfalls bekräftigen möchte, jedoch nur unter der Bedingung, daß kein Anlaß zu Feindseligkeit gegen die holländische Compagnie durch die Neger gegeben würde. Somit war die feierliche Ceremonie beendet und ein neuer Besitz den brandenburgischen Landen zugetheilt. Kaum war aber der Besitzergreifungs-Act vollzogen, da erschien wiederum ein holländischer Abgesandter und abermals mit Flaggen bewaffnet, um gegen die Handlung zu protestiren, welche soeben geschehen

war, und nicht uninteressant ist die Beschreibung der gravitätisch heraufmarschirenden Mynheers in rothen Scharlach-Röcken mit durchbrochenen silbernen Knöpfen, mit großen Büscheln von Band auf Rock, Hut und Degen und leberfarbenem Camisol, darunter ein Paar blautafftene Hosen die oberen Beintheile deckten. Die Schuhe waren gestickt, die Strümpfe von weißer Seide und Alles mit so wunderbaren Erscheinungen in der Begleitung der Stimmführer gemischt, daß die brandenburgische Besatzung ein billiges Spectakelstück vor Augen hatte. Nachdem der Holländer wohlstudirte Rede verklungen und die schriftliche Note übergeben war, ließ sich v. d. Gröben also vernehmen: „wir haben diesen Berg und dessen Gegend von den Schwarzen gekauft; wollte die holländische Compagnie protestiren, so möchte sie es in Berlin thun, würde sie aber befreundet bleiben, so würde die brandenburgische Gesellschaft Gegenbeweise von Freundschaft geben; widrigenfalls stände ihr frei, zu thun, was sie für gut finden würde.“ Die protestirende Gesandtschaft verließ hierauf Berg und Festung, und Capitain Blank traf alle Anstalten, beides zu verstärken, wobei ihm Capitain Voß kameradschaftlich zur Hand ging, indem er noch 2 Geschütze des „Mohrian“ zur Armirung des Forts abgab.

Ein gefährlicherer Feind als die Holländer begann indeß jetzt die Besatzung zu beunruhigen: die Landseuche, welche, durch fortwährende Anstrengung erweckt, mit solcher Heftigkeit auftrat, daß von 40 Mann nach wenigen Tagen nur fünf noch fähig waren, den Wachtdienst zu thun; selbst Gröben lag im Fieberparoxysmus, ohne Mittel, die Krankheit zu bannen, und gequält von den Befürchtungen für seine neue Erwerbung. Auch der Bau des Forts gerieth in's Stocken, so daß Matrosen ausgeschifft werden mußten, um die nöthigen Erdarbeiten und Verpfählungen möglichst zu beendigen, da man sich stündlich einem feindlichen Angriffe ausgesetzt wähnen mußte. Derselbe blieb auch nicht aus: schon zwei Tage nach Mittheilung und Warnung des Cabusier Casparo von Axim eilten Weiber und Kinder mit Hab und Gut herbei, um Schutz und Aufnahme flehend, indeß die Männer sich zur Vertheidigung anboten, und gegen 3000 feindliche Neger stürmten mit wildem Ruf und unter fortdauerndem Abfeuern ihrer Schußwaffen heran, um die noch nicht fertige brandenburgische Befestigung zu stürmen. Doch v. d. Gröben, durch die unermüdliche Sorgfalt der Schwarzen, die sich

als churbrandenburgische Unterthanen hatten in Eid und Pflicht nehmen lassen, vom Tode gerettet, traf mit dem festen Willen, den Farben seines Vaterlandes ihre Kampfesehre zu bewahren, ungesäumt die nöthigen Dispositionen zum Empfang des feindlichen Negerstammes. Dieser, in der Meinung, die Besatzung mitsammt den Schwarzen im Fort würden ihr Heil in der Flucht suchen, sah sich durch das Einschlagen einer Vollkugel in seine dichtesten Haufen arg getäuscht und lief ohne jeglichen Versuch eines weitern Angriffes aus dem Bereich des todbringenden Feuers.

Der eintägige Krieg war vorbei; sein siegreiches Ende hatte den brandenburgischen Respect nicht wenig erhöht, doch auch die Eifersucht und den Neid der benachbarten Colonieen, deren Einfluß den Angriff der Schwarzen erzeugt hatte, in gleichem Grade verstärkt. Darum war es wichtig, die zurückzulassende Besatzung auf's Feierlichste zu ermahnen, in der Pflicht der Treue zum Kriegsherrn zu beharren und nichts unversucht zu lassen, den neuen Besitz bis auf den letzten Mann zu halten. Den Capitain Blank insbesondere ermahnte er zur strengsten Wachsamkeit und zu fernerer Thätigkeit, damit das Fort an Ausdehnung und Festigkeit gewönne. Er rieth ihm, Verträglichkeit zu üben gegen die Nachbarn und nichts unversucht zu lassen, die Ehre des brandenburgischen Namens hellleuchtend zu erhalten. Daheim würde er dem Churfürsten, seinem Herrn, Bericht erstatten über den Erfolg der Expedition und über das tadellose Verhalten der Besatzung. So schied der kranke v. d. Gröben von seinem Volke und schiffte sich nach mühevoller, aber gelungener Arbeit an Bord des „Mohrian" ein, nachdem er den „Churprinz", welcher auf den Sklavenhandel nach Westindien laufen sollte, aus seinem Commando entlassen hatte.

Die Erwerbung dieser Colonialbesitzung war für die Handelsgesellschaft, welche bis dahin zu Königsberg ihren Sitz hatte, während zu Pillau ein Admiralitäts-Collegium die maritimen Angelegenheiten leitete, von unzweifelhafter Wichtigkeit, weil nun bestimmte Handelswege eröffnet waren, — ob für den Staat selbst, mußte die fernere Zukunft zeigen. Die Anlage eines Forts auf einer von Europäern viel besuchten Küste, unter denen die Holländer und Portugiesen die meisten und ältesten Handelslogen besaßen, konnte dem brandenburgischen Einflusse auch nach dieser Richtung hin einen weiten Spielraum zur Entwickelung geben und möglicher Weise den Grund zum fortgesetzten Wachs-

thum des allgemeinen Wohlstandes legen. Sehr wahrscheinlich ist es aber, daß Friedrich Wilhelm an der Durchführung des großartigen Planes bei der zu großen Beschränktheit seiner Mittel selbst gerechte Zweifel gehegt hat, obschon seine eigenen früher gefaßten Pläne mit diesem zusammenfielen. Doch hierbei ist der Unterschied der Jahre und der eigenthümlichen Verhältnisse, unter denen die Colonisations-Idee auf Tranquebar im Jahre 1650 entstanden, wohl zu berücksichtigen, und nicht unerwähnt darf die politische Richtung des Churfürsten in seinen letzten Lebensjahren bleiben, wo sein entschiedenes Streben sich einzig dahin wendete, den Frieden zu sichern. Die guinea'sche Expedition fiel außerdem in die noch schwebenden Streitigkeiten mit den Generalstaaten, welche die ostindische Compagnie in Schutz nahmen, als diese die Herausgabe des 1681 gekaperten „Wappen von Brandenburg" aus Gründen verweigerte, die dem Glauben an die Existenz einer schon organisirten Marine in den Augen Europa's nicht sehr förderlich sein konnten. Die Mitgabe von nur 30—40 Soldaten *), deren Bestimmung sein sollte, die Besatzung des neuen Forts zu bilden, schien ferner eben so wenig eine Dauer und Sicherheit der Anlage zu versprechen, wenn auch in damaliger Zeit mit kleineren Zahlen die Erfolge berechnet wurden als heut, wo die Sicherheit der Existenz von der numerischen Streitmacht abhängt, und auch Holländer und Engländer, letztere u. A. in ihrer Handelsloge auf der Insel Bance, an der Sierra Leona-Küste, noch schwächere Kriegsbesatzungen hatten, trotzdem ihr Besitz an Sklaven sehr bedeutend war.

Nachdem aber Friedrich Wilhelm seine Zustimmung zur Expedition nach Afrika gegeben, auch eine geeignete Persönlichkeit als Gouverneur bestimmt hatte, konnte kein Zweifel über den Ernst der Unternehmung obwalten; Raule und Genossen thaten zudem das Ihrige, gute Hoffnungen zu erwecken, und so erwartete die Regierung und das Land die Rückkehr der Schiffe und den Bericht des v. d. Gröben mit Spannung. Indeß man in Berlin und Königs-

*) Wenn Stuhr eine Kriegsbesatzung von 25 Soldaten annimmt, so beruht dies auf einem Irrthum; selbst die Zahl 40 erscheint gering, da am Tage des Angriffs auf die Schanze noch 50 Mann incl. der ans Land gekommenen wenigen Matrosen unterm Gewehr standen, nachdem bereits 4 der Soldaten gestorben und mehr denn 4 erkrankt waren.

berg ebenso thätig war, Pläne zu schmieden für die Zukunft, von deren gutem Glück man sich hier viel, dort wenig versprach, wie sich in Amsterdam und Ostende die kaufmännische Welt mit Besorgnissen quälte und über Vorschläge nachsann, um den Brandenburgern das Seefahren zu verleiden, hatten die Ingenieurs, welche v. d. Gröben begleiteten, bereits ein Fort gebaut, dessen Bastionen und Courtinen mit anfänglich fünf, dann 20 und endlich in späterer Zeit mit 46 Geschützen armirt waren. Auch ein Angriff war durch die von der Landseuche heimgesuchte Besatzung zurückgeschlagen und diese guten Muthes in der Ferne zurückgeblieben, als der „Mohrian" die Anker gelichtet und die Segel gehißt zu froher Fahrt in den heimathlichen Port.

Was die Erwartungen der Königsberger Gesellschaft betrifft, so waren diese einzig darauf gerichtet, Goldstaub, Elfenbein, Palmöl, Pfeffer und Sklaven vortheilhaft einzutauschen und sich dadurch zu bereichern. Sie wußte nichts von dem allgemeinen Interesse, welches der Churfürst im Auge hatte; ihr galt die Staatswohlfahrt nur so weit etwas, als sie ihr ausreichenden Schutz gewährte, und zu diesem Zwecke sorgte Raule für sich und seine Genossenschaft bestens, indem er die Angelegenheiten der Kriegs-Marine von denen der Kauffahrtei augenblicklich unlösbar machte. Ehe es jedoch nothwendig wird, die Aenderung dieses Verhältnisses vorbereitend zu zeigen, muß der ferneren Vorfälle Erwähnung geschehen, die den Raum des Jahres 1684 füllen, meist aber nur Stoff geben für eine Handelsgeschichte, und also in diesen Blättern nur in Umrissen vorgelegt werden können.

Unbestreitbar war der Aufschwung, welchen das überseeische Unternehmen in seiner entschieden vom Glück begleiteten Ausführung erzeugt hatte, und nicht unbedeutend steigerte sich der Einfluß Raule's am Hofe des Churfürsten, nachdem sich ihm der churfürstliche Rath Freiherr v. Danckelmann geneigt gezeigt und er sich diesem so eng als möglich angeschlossen hatte. Mit leisen Schritten betrat er den Boden der Politik, überall anregend, wo dem Vortheil der Gesellschaft, die er sich mit dem Churstaate Eins gedacht, sich ein Raub aus der Gunst der Verhältnisse nur von ferne zeigte. Wenn die Anlage eines Forts in einem anderen Erdtheile als ein bedeutender Schritt der churfürstlichen Regierung erscheinen mußte, den sie zu Gunsten einer einzelnen Corporation that, so hatten die günstigsten Umstände ganz in der Nähe den General-Marine-Director Raule mit seinen Gön-

nern und Freunden mächtig gelockt, für einen politischen Act zu wirken, dessen strenge Beurtheilung dem Kaiser und Reich, Holland und Dänemark sehr nahe liegen mußte.

Die den ostfriesischen Ständen von je her zugestandenen Rechte und Freiheiten in den öffentlichen Landes-Angelegenheiten hatten schon zu wiederholten Malen den Anlaß zu Streitigkeiten zwischen den regierenden Fürsten von Ostfriesland und ihren Ständen gegeben, zu deren Schlichtung sich der Kaiser und die Generalstaaten, auch einzelne der deutschen Reichsfürsten, in die inneren Angelegenheiten gemischt hatten, ohne einen dauernden Frieden zu ermöglichen. Im Jahre 1681 übertrug der Kaiser bei einer neuen Differenz zwischen der verwittweten Fürstin und Vormünderin des minorennen Fürsten Christian Eberhard, Christine Charlotte, und den Ständen, besonders denen von Emden, den Fürsten des westphälischen Kreises die Beilegung der Streitigkeit, von welchem Auftrage der Churfürst von Brandenburg der genannten Fürstin Mittheilung machte. Diese, mit der Einmischung von Seiten der kreisausschreibenden Fürsten nicht einverstanden, suchte beim Vormund des minderjährigen künftigen Fürsten von Ostfriesland für die Regentschaft zu wirken und den Herzog von Braunschweig zu vermögen, Hülfstruppen zu senden, während die Generalstaaten gleichfalls ihre Stimme erhoben, um sich der ostfriesischen Angelegenheiten anzunehmen. Da Friedrich Wilhelm die regierende Fürstin seinem Vorschlag, ihm das Schiedsrichteramt zu übertragen, nicht geneigt machen konnte, weil diese ihre Hoffnungen auf auswärtige Hülfe stützte, eine Einigung jener mit den Ständen aber nicht zu bewirken war, so wandte er sich an letztere mit dem Erbieten, die fernere Vermittelung übernehmen und zu dem Zwecke des Schutzes gegen die ihnen angedrohte Gewalt Truppen nach Emden und dem Schlosse Gretsyl legen zu wollen. Den Ständen konnte Erwünschteres nicht geboten werden, als so mächtige Bundesgenossenschaft, daher sie auch gern versprachen, nichts ohne der churfürstlichen Durchlaucht Rath zu unternehmen, für die brandenburgischen Besatzungen aber monatlich 1250 Thlr. zu deren Unterhaltung zu zahlen.

In Uebereinstimmung mit der Krone Dänemark ließ Friedrich Wilhelm zu Glückstadt 300 Mann unter dem Oberst-Lieutenant von Brandt an Bord eines seiner Fahrzeuge einschiffen und nach Emden führen, welchen Ort sie gleichzeitig mit dem alten Schloß Gretsyl

besetzten. Hollands Protestationen führten zu nichts Anderem, als zum Austausch von diplomatischen Noten, deren Inhalt die brandenburgischen Truppen in ihren neuen fetten Quartieren durchaus nicht belästigte.

Es ist kaum anzunehmen, daß den Churfürsten nur das Gefühl geleitet, sich der ostfriesischen Stände anzunehmen; ein Mann von so entschieden conservativer Sinnesweise, der dem Recht der Krone bei keiner Gelegenheit etwas zu vergeben geneigt war, wie Friedrich Wilhelm, mußte mit diesem Schritt, den er mitten in das feindliche Lager that, andere, wichtigere Pläne verbinden, als sich an die Spitze der inneren Angelegenheiten eines deutschen Staates gestellt zu sehen. Die Geschichte seiner Regierung beweist außerdem ebensowohl, mit welcher hohen politischen Klugheit er die nächsten Vortheile oft um die ferner liegenden, ihm gewiß zufallenden, scheinbar übersah, als sie den Nachkommen ein Beispiel männlich-fester Thatkraft zeigt, die halbe Maßregeln auf dem Wege liegen läßt, um mit den ganzen das Ziel zu erringen. Die Lage Ostfrieslands und die Zustände der Marine-Angelegenheiten führen den Suchenden allmählich zu wahrscheinlichen Gründen, welche seine Handlungsweise, besonders die sofortige militairische Occupation des Küstenstriches, außer anderen wesentlich unterstützten.

Der Aufschwung, welchen die brandenburgische Marine durch Gründung der afrikanischen Colonieen und größere Ausdehnung der damit verbundenen Handelsgesellschaft genommen hatte, war bedeutend genug, um den General-Marine-Director, den zur Zeit der ostfriesischen Streitigkeiten höchst einflußreichen Mann am Hofe Friedrich Wilhelm's, mit weiterreichenden Vorschlägen zur Unterstützung der schon gewonnenen Vortheile hervortreten zu lassen, welche darauf ausgingen, mit Hülfe der augenblicklichen politischen Verhältnisse die Hauptstation der Marine aus der Ostsee in die Nordsee zu verlegen. Es ließen sich Gründe für diese Maßregel sowohl zu Gunsten der Kriegsmarine, als auch der afrikanischen Gesellschaft finden und genügend unterstützen:

1) während der Wintermonate seien die nördlich gelegenen Häfen der Ostsee unzugänglich, wodurch eine Verzögerung der Indienststellung der Schiffe erzeugt würde, die der brandenburgischen Marine gegen Hollands, Englands und Frankreichs Marinen nicht unbedeutenden Nachtheil bringe;

2) die Fahrt durch das Kategat sei wegen der Herbststürme sehr gefährlich, und müsse in Betreff dieses Punktes ein sich fortsetzender Verlust an Material in Anrechnung gebracht werden;
3) die Passage durch den Sund habe den Nachtheil des nicht unbedeutenden Sundzolls und mache von Dänemark abhängig, für dessen freundschaftliche Gesinnung die churfürstliche Regierung nicht für alle Zeiten einstehen könne;
4) seien die Häfen von Pillau und Königsberg wegen ihrer localen Verhältnisse ungünstig.

Die Lage des Hafens von Emden dagegen bot die größten Vortheile für die Schifffahrt und die Gelegenheit, die räumlich getrennte Verwaltung an einem Orte zu vereinigen.

Der Churfürst war geneigt, auf die durch Raule aus der Besetzung Emdens und Gretsyls gezogenen Consequenzen einzugehen und sich mit den Ständen Ostfrieslands wegen Abschluß eines Handels-Vertrages in weiteres Vernehmen zu setzen. Diese andererseits zeigten sich bereit, eine Annäherung in handelspolitischer Beziehung um so lieber einzugehen, als die Kauffahrer Emdens, auch die, welche der brandenburgisch-afrikanischen Gesellschaft nicht beizutreten gewillt waren, unter dem Schutze der churbrandenburgischen Flagge fahren durften, ein Umstand, der für Ausdehnung ihrer Handelsquellen von nicht geringer Bedeutung werden konnte, zumal wenn die brandenburgische Marine an innerer Selbstständigkeit gewönne. *)

Friedrich Wilhelm befahl danach, daß der Sitz der brandenburgisch-afrikanischen Gesellschaft, sowie des Admiralitäts-Collegiums, nach Emden verlegt werden sollte, und gab der Stadt Emden mit ihrer Zustimmung eine Besatzung von 200 Mann Fußvolk, welche sich auf die gleich starke Besatzung des Schlosses Gretsyl im Fall der Noth stützen könnte. Der churfürstlichen Regierung und der Raule'schen Compagnie lag an der Beschleunigung des Abschlusses eines Vertrages eben so sehr wie der Stadt Emden, so daß noch vor Ablauf des Jahres ein solcher dahin zu Stande kam, daß den Ostfriesen gestattet sein

---

*) Hier findet sich eine Aehnlichkeit der damaligen Zustände der Marine mit den jetzigen ziemlich deutlich ausgeprägt. Der preußisch-oldenburgische Vertrag könnte als eine verbesserte Ausgabe des 1684 geschlossenen betrachtet werden, wenn man die Beweggründe der Raule'schen Partei nicht in Betracht ziehen will.

sollte, unter brandenburgischer Flagge Schifffahrt zu treiben; sie auch in Kriegszeiten für ihre Schifffahrt und Handel gegen jeden, der jene oder diesen zu beunruhigen wagen würde, Schutz von brandenburgischen Kriegsschiffen erwarten dürften; sie in den churfürstlichen Landen in Absicht auf den Handelsverkehr gleiche Rechte mit den eigenen Unterthanen zu erwarten hätten; der Churfürst sich bemühen wolle, nach Emden eine englische Waaren = Niederlage zu bringen und den ganzen englischen Handel nach Deutschland dorthin zu ziehen. Dagegen sollten in Emden die churfürstlichen Unterthanen alle Freiheiten der wirklichen Bürger dieser Stadt genießen; der Churfürst die Erlaubniß haben, Packhäuser daselbst zu errichten; die Ostfriesen in der Ostsee nur allein in preußischen Häfen Handel treiben; in Kriegszeiten für Sicherheitsbriefe durch Kriegsschiffe eine verhältnißmäßige Entschädigung entrichten; auch der Churfürst den dritten Theil von dem beziehen, was die Stadt über die ordentlichen Abgaben von den Schiffen an Zöllen erheben würde. *)

Bei einer Kritik dieses Vertrages dürfte sich finden, daß sich Emden den materiellen, Churbrandenburg aber den politischen Vortheil gewahrt hatte, wie überhaupt durchweg anzunehmen ist, daß die Idee Friedrich Wilhelm's, eine Kriegsmarine, als unerläßlich nothwendig für die Bedeutung und den Fortschritt seines Staates, heranzubilden, durch die Handels-Interessen nur mittelbar angeregt und genährt wurde, überall aber bei genauerer Betrachtung das Streben hervorleuchtet, die Angelegenheiten der Handelsmarine von denen der Kriegsmarine, so weit es möglich sein könnte, zu trennen. Hierfür spricht ganz besonders die Abneigung des Churfürsten, sich speciell an einer Handels-Unternehmung zu betheiligen, wie unter Anderem 1681, zur Zeit der ersten Expedition nach Afrika, die er der Gesellschaft auszurüsten ganz überließ und nur 10 Kriegsknechte für jedes der beiden Schiffe mitzugeben versprach, weil er den Schutz seiner Flagge zugesagt hatte und die Kriegsflagge vertreten sein mußte.

Jetzt aber, wo die Regierung sich im Besitz eines überseeischen Landestheils sah und der Schutz der eben so militairischen wie privaten Anlage die selbstständige Existenz einer Kriegs-Marine erforderte, um das Fort auch factisch behaupten zu können, suchte der

---

*) Siehe Stuhr, See- und Colonial-Macht Brandenburgs.

Churfürst sich in den eigenthümlichen Besitz von Kriegsschiffen zu setzen. So ist das Jahr 1684 nicht mit Unrecht als ein sehr bedeutungsvolles für die Entwickelung der brandenburgischen Marine bezeichnet worden. Es war fruchtbar an Ideen und Handlungen. Raule mochte in die Trennung der bis jetzt vereinigt gewesenen Verwaltung nur ungern willigen, weil, wie er voraussehen konnte, mit dieser ein großer Theil seines persönlichen Einflusses schwinden mußte. Bisher hatte der Churfürst nur ihn, und ihn direct gehört, ihm unmittelbar seine Befehle ertheilt und mit ihm seine Gedanken über die Gestaltung der Marineverhältnisse ausgetauscht. Nun der Churfürst die Beschaffung und Unterhaltung von Kriegsschiffen auf eigene Rechnung verlangte, und jede Vermischung der Einnahmen und Ausgaben der afrikanischen Handelsgesellschaft mit dem Budget der Kriegsmarine auf diese Weise aufhörte, trat Raule ganz in den Handelsstand zurück und nahm eine von seiner früheren ganz verschiedene Stellung ein, mit der man heut das Directorium der Seehandlung ungefähr in Vergleich stellen könnte.

Für den geringen Preis von 110,000 Thaler kaufte Friedrich Wilhelm von seinem General-Marine-Director 9 Schiffe und zwar: „Dorothea" mit 40 Kan., „Friedrich Wilhelm zu Pferde", 50 Kan., „Churprinz", 36 Kan., „Fuchs", 20 Kan., „Lithauer Bauer", 14 Kan., „Rummelpot", 8 Kan.", „Friede", 10 Kan., „Philipp" und „Maria" jedes mit 6 Kanonen, denen er seine ihm schon gehörende Fregatte „Carolus Secundus" mit 50 Kanonen beifügte. Diese genannten Schiffe und das ihnen zugehörige Personal und Material stellte der Churfürst unter eine eigene Verwaltung in der Admiralität, und wies deren jährliche ordentliche Einnahme auf die von den ostfriesischen Ständen für die Besatzungen in Emden bewilligten Unterhaltungskosten, ferner auf das Einkommen aus den preußischen Seezöllen und, den Rest von 54,000 Thalern, auf die allgemeine Kriegskasse an, deren hierdurch entstehender Ausfall durch die sogenannten „Chargengelder" gedeckt werden sollte.

Unter den Befehlen der vom Churfürsten direct abhängigen Admiralität standen zwei Flottenstationen,*) zu Königsberg und zu Em-

*) Die heutige Eintheilung in die Marine-Stationen der Ost- und Nordsee erinnert wieder an eine gewisse, bedingte, Familien-Aehnlichkeit der damaligen und jetzigen maritimen Entwickelung.

den, deren Special-Verwaltung wieder durch Admiralitäts-Kammern geregelt wurde. Diesen Stationen wurden anfänglich die vorhandenen Schiffe der Art zugetheilt, daß im Hafen von Königsberg und Pillau die „Dorothea", „Lithauer Bauer" und „Rummelpot", im Hafen von Emden die übrigen lagen, und zwar außerdem 16, welche Raule sich verpflichtet hatte, zum churfürstlichen Dienst jederzeit bereit zu halten, und für welche nur dann eine Entschädigung gezahlt werden sollte, wenn sie im Interesse des Staats, nicht nach Bedürfniß der Gesellschaft, in Dienst gestellt wären. An die Spitze der Flottenstation zu Emden berief der Churfürst den schon genannten Freiherrn v. Danckelmann und ordnete den ostfriesischen Freiherrn v. Knyphausen dem Präsidenten bei.

Somit war die vorläufige Organisation der Kriegsmarine vollendet und ihre Trennung von der Handelsmarine ausgeführt. — Aus der verwüsteten und verwilderten Mark und aus dem schwierigen, auf seine Verfassung eifersüchtigen Preußen war durch die durch Weisheit geleitete Fürsorge des großen Churfürsten ein Mastenwald aufgegangen, der manchen Stürmen Trotz geboten hatte und wiederholt Trotz bieten konnte; aus den Häfen von Pillau und Königsberg hatte der Wille des Herrschers Geschwader entsendet in das freie Meer, an entlegene Küsten, zum Ruhm der Flagge und zum Besten des allgemeinen Wohlstandes, durch welchen der Landesvater die Spuren beispielloser Verwüstung verwischte. Einen großartigeren Aufschwung an materiellen und geistigen Kräften, harmonisch zusammenwirkend für ein Ziel, zeigt unter ähnlichen Verhältnissen die Culturgeschichte keines Jahrhunderts. Es wird sich die Gelegenheit noch finden, einen flüchtigen Rückblick auf die Stufenfolge der zu einem großen Werke das Material liefernden Unternehmungen zu werfen, und dem Leser wird sich am Schlusse dieses Abschnittes ein Gefühl der Bewunderung für die Meisterschaft dessen aufdrängen, der es zu schaffen begonnen, ohne die Vollendung zu erleben. Nicht die im Schooße seines Riesengeistes ruhenden Pläne, nur die Erzeugnisse seiner edlen, rastlos schaffenden Seele konnte er dem Sohne vererben, — doch es ist hier nicht der Ort, eine Gedächtnißfeier anzustellen, da der Schaffende noch lebt und der Lebende noch schaffen soll.

Friedrich Wilhelm berechnete die möglichen Früchte seiner Pflanzung und fand, daß die Ernte nur dann als gesichert betrachtet wer-

den könnte, wenn seine Flagge mit der anderer Mächte in Gegenseitigkeit träte und die durchaus nöthige officielle Anerkennung fände. Bisher hatte das augenblickliche Bedürfniß Maßregeln gefordert, deren Bestätigung als formeller Act durch die moralische Macht des Sieges erfolgt war; denn, wer die geistige und physische Macht hat, sich Recht zu erzwingen, der hat Recht, sagt eine alte Redeweise. Doch jetzt berührten den Churstaat nur äußerlich friedliche Verhältnisse und seine Fregatten lagen meist abgetakelt auf ihren Stationen, während sich innen das Werk rastlos fortbildete. Groß durch seine Siege, größer aber in seinen 1684 gepflogenen Unterhandlungen bei Freund und Feind, als der zwischen Frankreich und Spanien ausgebrochene Krieg sich über ganz Europa zu erstrecken drohte und es Noth that, daß jeder Staat sich rüstete für alle Fälle, bemühte sich Friedrich Wilhelm inmitten dieser den Frieden bewahrenden Geschäftigkeit um einen engeren Anschluß an das im Gegensatz zu Holland zur See immer mächtiger aufblühende England durch See- und Handelsverträge, sammelte Materialien für den Erlaß einer Schifffahrts-Acte, suchte sich über die seevölkerrechtlichen Verhältnisse nach den in England und Holland geltenden Grundsätzen des Genaueren zu unterrichten und war unermüdlich thätig in der Pflege seiner jungen Schöpfung. Zum Zwecke der Instruction über die vorangedeuteten Einrichtungen ging der churfürstliche Bevollmächtigte v. Besser nach England und nahm die noch frische Erinnerung des Empfangs einer Negergesandtschaft aus Guinea am Hofe seines Herrn mit über's Meer, die gekommen war, um im Namen der verschiedenen von v. d. Gröben in Eid und Pflicht genommenen und später dem Vertrage beigetretenen Völkerschaften dem Schutzherrn eine Unterwerfungs-Urkunde zu überbringen.

Noch im Jahre 1683 nämlich und im Frühjahr 1684 waren durch den Capitain Blank auf dringenden Wunsch des Accoda'schen Stammes neue Verbindungen mit demselben angeknüpft, deren Resultat der Ankauf eines in der Nähe des Dorfes gelegenen Berges für ein Pfund Goldes und die Erlangung der Oberherrschaft Churbrandenburgs über das ganze Gebiet war. Die erworbene Höhe war alsbald mit einer fortificatorischen Anlage, der „Dorotheenschanze", gekrönt und diese mit einer vorläufig 9 Mann starken Besatzung und einer Armirung von 12 Geschützen versehen. Ihre Entfernung von der auf dem Berge Mamfro gelegenen älteren Befesti-

gung, um welche zahlreiche Ansiedelungen von Negern schon erfolgt waren, betrug 2 ½ Meilen, bedeutend genug, um einen Verbindungspunkt zu suchen, der bei Tacrama an sehr geeigneter Stelle gefunden und durch ein massives Blockhaus mit 4 Geschützen gesichert wurde. So hatte sich der Colonialbesitz ebensowohl vermehrt, als sich die maritimen Verhältnisse im Mutterlande befestigt und eine sicherere Grundlage für die zukünftige Gestaltung gewonnen hatten.

In dieser glücklichsten Zeit der Entwickelung der brandenburgischen Kriegs-Marine regte sich in Friedrich Wilhelm's Seele der lebhafte Wunsch, selbst einmal Theil zu nehmen an einer Expedition und zu diesem Zwecke ein Geschwader auszurüsten, auf dessen Hauptschiff er als oberster Chef der Streitmacht zur See seine Flagge hissen könnte. Es war ein langgenährter Wunsch des churfürstlichen Herrn, und darum um so dringender geworden, je mehr die Realisirung seiner weitgreifenden Pläne geglückt war. Doch gaben für diesmal die politischen Zerwürfnisse im Westen Europa's, welche auch die Cleveschen Besitzungen berühren konnten, wenn Wilhelm III. bei den Generalstaaten die Kriegs-Erklärung an Frankreich durchgesetzt hätte, und dieses in das Churfürstenthum Cöln einmarschirt wäre, Veranlassung genug, den Reiseplan aufzugeben.

Wie vorauszusehen, beruhigte sich Raule über die ihm und seiner Gesellschaft nachtheilige Trennung nicht so leicht; er ließ zwar der augenblicklich nicht zu hindernden Bildung einer von allen Handelszwecken unabhängigen Kriegs-Marine freien Spielraum, war sogar willfährig, alle Bedingungen und Wünsche des Churfürsten, sowohl beim Verkauf seiner Schiffe, als auch bei der Bereithaltung von 16 anderen ihm gehörigen Fahrzeugen entgegenkommend, zu erfüllen, wirkte jedoch im Stillen für seine Pläne und sah sich nach Verlauf einer sehr kurzen Zeit durch das Gelingen derselben belohnt und wieder an der Spitze der gesammten neu vereinigten Marine-Verwaltung.

Da in diesen Blättern nicht insbesondere von den Begebenheiten gehandelt werden soll, welche die Handels-Verhältnisse auf Guinea und die in Emden allein berühren, so kann der Abschluß eines Vertrages mit Dänemark im Jahre 1685 nur flüchtig angedeutet werden; derselbe betraf die Ansiedelung der brandenburgisch-afrikanischen Handels-Gesellschaft auf der Insel St. Thomas und war von Raule eifrigst betrieben, um dem auf Guinea blühenden Sclaven-

handel einen Markt in Westindien zu verschaffen und hierdurch wieder die Gründung einer westindischen Handels-Compagnie, ebenfalls unter dem Schutze der brandenburgischen Flagge, zu erleichtern. Der Churfürst, welcher eine Gemeinsamkeit des militairischen Commandos mit Dänemark über die afrikanische Colonie entschieden abgelehnt, hatte zwar dem zu voreilig berechneten Fortschritt der Raule'schen Handelspläne, die allen Einfluß auf die Hebung des brandenburgischen Colonialhandels zu verlieren schienen, vorgebeugt, doch andererseits sich durch die Vorspiegelung des gewandten Abenteurers blenden lassen und sich zu große Hoffnung auf die vortheilhafte Verwerthung des Anlage-Capitals gemacht; er war auch niemals genau in die inneren Betriebsverhältnisse der Gesellschaft eingedrungen und sah sich daher durch das schließliche Resultat der ganzen Handelsunternehmung bitter getäuscht. Hierzu traten außerdem wiederholte Verwickelungen sehr ernstlicher Art mit Holland, welches sich der Verletzung der Rhede von Groß-Friedrichsburg durch einen Angriff auf ein portugiesisches Schiff schuldig gemacht, das brandenburgische Schiff „der Wasserhund" weggenommen, Jagd auf das Schiff „Sophie Charlotte" gemacht und sogar die Besatzung des Forts von Taccarari, in dessen Besitz Brandenburg sich ebenfalls nachträglich gesetzt, angegriffen hatte. In Folge des Vertrages mit der brandenburgisch-afrikanischen Handelsgesellschaft war der Churfürst verpflichtet, den Schiffen derselben Schutz zu gewähren, und sonach jetzt gebunden, von Holland Genugthuung zu fordern. Diese wurde allerdings auch zugesagt und zur besseren Verständigung mit der churfürstlichen Regierung, zugleich mit Rücksicht auf die stets bereit gehaltene Macht derselben, auch Seitens der Generalstaaten die unbestreitbare Rechtmäßigkeit des Besitzes von Groß-Friedrichsburg anerkannt; dennoch setzten sich die Streitigkeiten der beiden Gesellschaften ununterbrochen fort, wodurch der jüngsten und wenigst entwickelten von beiden, also der brandenburgischen, gerade keine Vortheile erwachsen konnten. Die holländische Compagnie suchte immer neuen Anlaß zu Händeln und war eifrigst beflissen, auch die übrigen Gesellschaften wegen Ueberschreitung der Handelsrechte der brandenburgischen Compagnie gegen diese aufzureizen. Diese Handelsrechte waren übrigens nirgends in Form eines Vertrages festgesetzt, mindestens fehlte den darüber gepflogenen Verhandlungen jeglicher Zusammenhang, und mehr als alles Andere war die Nichterledigung

der Competenzfrage, die aus dem ganz einfachen Grunde zu keinem Abschluß gelangen konnte, weil die holländische Gesellschaft in Afrika mächtig genug war, sich um die Befehle der Generalstaaten wenig oder gar nicht zu kümmern, sehr störender Natur.

So geriethen die Brandenburger auch mit der französischen Gesellschaft vom Senegal in Conflicte, und um die Widerwärtigkeiten noch zu vermehren, mit denen die Raule'sche Unternehmung in Afrika unmittelbar zu kämpfen hatte, trieben die beamteten Kaufleute in Accoda selbstständigen Handel, insbesondere mit Sklaven, so daß 1686, als der fortwährend verzögerte Rechnungs-Abschluß endlich gelegt wurde, nicht nur keine Zinsen gezahlt werden konnten, sondern sogar, trotz dem herausgerechneten Ueberschusse von 36,000 Thalern, noch Zuschüsse verlangt werden mußten, da jene nicht aus activen Beständen, sondern aus meist sehr unsicheren Forderungen an Frankreich und Holland wegen gekaperter Schiffe bestanden. Besonders waren es die unzufriedenen, bei der Gesellschaft betheiligten Ostfriesen, welche bei dieser Gelegenheit klagbar wurden und sich weigerten, neue Einlagen zu machen, um den afrikanischen Handel solcher Art fortzusetzen; da ihrer Rhederei außerdem vertragsmäßig brandenburgischer Kriegsschutz zustand, sie also an die Raule'sche Gesellschaft gar nicht gebunden waren, so erlaubten sie sich eine sehr bestimmte Sprache zu führen, deren Klang dem Raule nichts weniger als angenehm war. Er suchte daher die Ostfriesen zu befriedigen, ohne sich oder der Gesellschaft nachtheilige Zugeständnisse zu machen. Den Churfürsten, welcher seinen Fuß aus Emden und Gretsyl nicht heraussetzen wollte, weil mit diesem Rückzuge sein unmittelbarer politischer Einfluß in Ostfriesland aufhörte, bemühte sich Raule, zu der Ansicht zu bestimmen, daß der beiderseitige Zweck erreicht würde, wenn er (der Churfürst) die ostfriesischen Actionärs auskaufte und sich zum Eigenthümer der Gesellschaft machte. Dieses Mittel schien wirklich das Einzige, um größere Verluste zu verhüten, soweit dieselben mit der Räumung Ostfrieslands und mit neuen Einlagen zusammenhingen. Hätte Raule wirklich den guten Willen gehabt, die Differenz auf andere Weise zu lösen, — es wäre dem speculativen Kopfe nicht schwer geworden; doch hier wie überall triumphirte sein Eigennutz und seine schmutzige Gesinnung über die Geradheit und Ritterlichkeit seines fürstlichen Schutzherrn. Denn dadurch, daß dieser sich entschloß, die Gesellschaft

als sein Eigenthum anzukaufen, trug er wieder Stein auf Stein von der Grenzmauer ab, welche die Verwaltung der Kriegs- und Handels-Marine trennte, und Raule's Schritte fanden abermals den wohlbekannten breiten Weg zum Gedankenraume des Churfürsten, der nicht einmal zweifeln durfte an der Ehrlichkeit seines Werkführers, ohne zugleich die Grundmauern zu erschüttern, welche das Gebäude des brandenburgischen Seehandels trugen.

So hatte Raule seine Fäden fein geschürzt und den freien Blick Friedrich Wilhelm's durch täuschende Gewebe, bemalt und umflittert mit bunten Farbenspielen, künstlich beirrt; und nachdem er sie gefangen, die große Seele, und die Hebel der Politik unbemerkt in Bewegung gesetzt oder benutzt, um jene festzuhalten durch sich selbst, durch ihre eigne edle Kraft, die aus innerster Nothwendigkeit Vorwärtsgetriebenes nicht wieder rückwärts schieben konnte, da suchte er aus dem Schutt der zerstörten Hoffnungen seines Leibes- und Ehrenretters die Goldpfennige, welche die Nahrung seiner niedrigen Sinnesweise waren.

Die Gesellschaft stand finanziell auf schwachen Füßen; ihre moralische Würdigkeit war aber viel zweifelhafter als ihre materiellen Mittel. Und wie die Erfahrung im Leben so wiederholte Beispiele zeigt, daß einem unredlichen Banquerotteur jedes Mittel recht ist, welches seine speculative Thätigkeit fristet, so war es auch in diesem Falle, wo Raule durch immer neue Ideen die Phantasie Friedrich Wilhelm's rege erhielt. Während der Zustand der Gesellschaft fortdauernd Geldopfer verlangte, die so lange nicht verweigert werden konnten, als die Gesellschaft selbst oder der ganze künstlich mit ihr zusammenhängende Handel des brandenburgischen Staates aufrecht erhalten werden sollte, und der Churfürst sich entschließen mußte, den größten Theil des Budgets der Kriegs-Marine mit Einschluß der Chargengelder zum Besten des afrikanischen Handels zu verwenden, — während die Besatzungen der Forts von Groß-Friedrichsburg, Accoda und des massiven Blockhauses, zwischen beiden gelegen, auf ein Minimum verringert wurden, weil die Ausgaben auf ein solches heruntergesetzt werden mußten, während dessen blieben die stolzen Fregatten abgetakelt im Hafen liegen, und auf den Werften der Kriegs-Marine wurde es stiller und öder. Das war der Inhalt des Jahres 1686.

Den Zorn des Churfürsten zu beschwichtigen, mußte Raule auf neue Pläne sinnen, mit deren Inhalt er die Phantasie desselben beschäftigen konnte. Es war nicht mehr an der Zeit, von seinen kaufmännischen Erfolgen zu sprechen, nachdem die gegenwärtige Lage der Gesellschaft ihr ein so entschiedenes Dürftigkeits-Attest ausgestellt hatte, und eben so wenig war es rathsam, von dem Verkehr zu reden, der den Ocean belebte, da schon so und so viel Schiffe, armirt und reich befrachtet, in Thätigkeit wären, weil dies im Churfürsten nur von Neuem den Wunsch rege gemacht haben würde, sich an Bord einer seiner Fregatten einzuschiffen, um mit eigenen Augen die vielbesprochenen Wunderdinge zu schauen. Es mußten neue Hoffnungen geweckt, nicht aber schon etwa erfüllte mit geläufiger Zunge gerühmt werden. Darum mischte Raule den Ausdruck seiner Freude über so vieles schon Gelungene mit Klagen, daß nicht noch vollständigere, den Ausschlag gebende Resultate erreicht worden wären, was noch möglich sein würde, wenn der Sklavenhandel Unterstützung fände, — — nicht durch den Schutz der Kriegsmarine (der wäre zu kostspielig!), sondern durch die Eröffnung eines Marktes in Westindien, der unter brandenburgischer Hoheit stände und von jeglicher Einmischung fremder Mächte freibliebe. Die Insel Tabago wurde zu einer brandenburgischen Niederlassung in Vorschlag gebracht, doch zerschlugen sich die Verhandlungen mit dem Herzoge von Kurland, in dessen Besitz sie war, — nicht aus Mangel an Geld, sondern wegen der Unausführbarkeit der Anlage, oder — weil Raule sein Augenmerk inzwischen auf einen anderen Punkt gerichtet hatte.

Nicht genug, daß die brandenburgisch-afrikanische Gesellschaft sich in ein unvortheilhaftes und schwieriges Verhältniß mit den holländischen Niederlassungen auf Guinea gesetzt und die Regierung des Churfürsten in Verwickelungen verflochten hatte, welche den politischen Interessen Friedrich Wilhelm's durchaus entgegenstanden, — nicht genug, daß sie an der Kriegsmarine wie ein Blutegel gesaugt und dieser alle Lebenskraft genommen, — gegen Ende des Jahres 1686 schuf sie sich auch noch die feindliche Stellung der französischen Gesellschaft am Senegal. Durch Betrug und Unkenntniß war der guinea'sche Handel mit Goldstaub, Elfenbein und Sklaven so wenig ergiebig geworden und so bedeutend gesunken, daß bei Raule die irrige Ansicht entstanden, neue Handelszweige würden die ganze Unterneh-

mung wiederum stärken. Die nach seiner Ansicht diese glückliche Aenderung bewirkenden Artikel waren Gummi und Ambra, — sein Verlangen danach war aber durch den Schmuggelhandel des Schiffsführers Reers geweckt, der mit dem Häuptling der Insel Arguin, Wilde Heddy, in vorläufige Verbindung getreten und der Gesellschaft von seinen glücklichen Erfolgen Mittheilung gemacht hatte.

Unmittelbar an der Südseite von Cap Blanco liegt die Arguin-Bai, welche 3 Inseln enthält, deren größte Arguin*) heißt; diese war es, welche zum Zielpunkt einer neuen Erwerbung ausersehen wurde. Portugiesen und Holländer hatten hier abwechsend Niederlassungen gehabt, waren von den den ganzen Senegalhandel beherrschenden Franzosen vertrieben und zu ihrem früheren Besitzthum nicht zurückkehrt. Der schon genannte Häuptling suchte von Neuem eine europäische Niederlassung zu gründen und bot die von den ehemaligen Eigenthümern verlassenen Punkte dem Churfürsten Friedrich Wilhelm als festen Besitz an. Die große Macht des Königs Wilde Heddy, der mit einer organisirten Armee von 100,000 Schwarzen ins Feld rücken konnte, war die beste Unterstützung seines Ansuchens, und so entstand schon im Anfang des Jahres 1687 unter rechtlicher Anerkennung Seitens Hollands eine brandenburgische Niederlassung, zu deren Schutz Friedrich Wilhelm ein Fort (nahe beim Cap Blanco) erbauen und dies durch 40 Soldaten besetzen ließ. Aus weißen Klippensteinen erbaut, leuchtete die Veste weit in die See hinaus, und 30 eiserne Geschütze, deren schwarze Mündungen grell abstachen gegen die blendende Grundfarbe des starren Riesenhauptes, forderten Respect für Churbrandenburg.

Die Nachhaltigkeit der brandenburgischen Bestrebungen, dem überseeischen Handel eine immer weitere Ausdehnung zu geben, und die Thätigkeit Raule's, als Vertreter der afrikanischen Gesellschaft, regten die Gemüther der holländisch-ostindischen Compagnie nicht wenig auf und ließen sogar Gewaltmaßregeln Seitens derselben fürchten, die bei der Lage der Sache nur von traurigen Folgen für Brandenburg sein konnten. Die Besorgnisse der churfürstlichen Commandanten auf Guinea sollten sich bald rechtfertigen. Die ostindische

*) Sie fiel durch Abtretung (13. August 1720) an Holland, wurde 1724 von den Franzosen weggenommen und von diesen 1758 freiwillig aufgegeben.

Gesellschaft, welche der 1685 erfolgten Anerkennung der Generalstaaten nicht förmlich beigetreten war, suchte den Augenblick der offenen Feindseligkeiten der französischen Compagnie gegen die brandenburgische auf Arguin, in Folge deren der „Mohrian" wegen unbefugten Handels am Gambia gekapert, jedoch wieder herausgegeben worden war, schleunigst zu benutzen und überrumpelte gegen das Ende des Februar 1688 die auf 4 und 3 Mann reducirten Besatzungen der Forts von Accoda und Tacrama, verwüstete die Anlagen und plünderte die bedeutenden Waarenlager der brandenburgischen Handelsloge. Groß-Friedrichsburg mit einer stärkeren Besatzung von 20 Köpfen hielt sich dagegen tapferer gegen die gleichzeitigen Angriffe des holländischen Oberbefehlshabers.

Die Kunde dieser Niederlage und der Zerstörung der Forts von Accoda und Tacrama*) schlug zwar nicht, wie man zu sagen pflegt, wie ein Blitz aus heiterem Himmel in die Hoffnungen der Theilhaber der Gesellschaft ein, denn das Unwetter hatte lange am Horizont gedroht, ehe es heraufgezogen, — doch plötzlich und niederschlagend genug war der Schreckensbericht aus Guinea, der wie ein Hülferuf das Ohr der Regierung traf; diese konnte indessen zunächst nichts Weiteres thun, als von den Generalstaaten Genugthuung verlangen. Die ganze Handels-Angelegenheit war nunmehr aber eine rein politische geworden, für welche der Staat einzustehen verpflichtet war.

Friedrich Wilhelm, auf's Höchste erbittert und entschlossen, eclatante Genugthuung sich zu verschaffen, stand in diesem Sinne seinem Staatsrathe gegenüber, der für friedliche Beilegung der Zerwürfnisse mit Holland und sogar für das Aufgeben der Colonieen in Afrika stimmte. Der Churfürst dagegen, obschon 68 Jahre alt, dem Greisenalter nahe, wollte von einer nachgebenden Stellung den Generalstaaten gegenüber nichts wissen, sondern bestand, abgesehen von allen ferneren Maßnahmen über das Fortbestehen der Colonieen, entschieden auf Durchführung seines Rechts und zeigte während der Seitens Brandenburgs eifrigst gepflogenen, von Seiten Hollands möglichst in die Länge gezogenen diplomatischen Verhandlungen seine Absichten deutlich und bestimmt, indem er sich zum Kriege rüstete. Der graue

*) Das massive Blockhaus zwischen Accoda und Groß-Friedrichsburg war schon geräumt.

Kriegsheld, der sein Leben lang mit dem Schwerte in der Hand diplomatische Noten dictirt und seinen Ruhm unsterblich auf die Blätter der brandenburgischen Geschichte niedergeschrieben hatte — Friedrich Wilhelm konnte die friedlichen Ansichten seiner Räthe auch in diesem Falle nicht theilen; und wenn er auch bedachte, daß seine Beziehungen zu Holland stets freundschaftlich gewesen und ihn die freudigste Erinnerung an seine Verbindung mit den Oraniern bis dahin begleitet, auch die oranische Erbschafts-Angelegenheit ihm manche Rücksichten auflegen mußte, so galt ihm die Ehre seines Vaterlandes mehr, als persönliche oder sonst meist der Vergangenheit angehörige Verhältnisse. Außerdem aber mußte sich sein Stolz gegen eine friedliche Beseitigung der Störungsgründe sträuben, weil es seinem Charakter nicht eigen war, auf der Mitte des Weges stehen zu bleiben; ferner endlich half der Einfluß in Ostfriesland die Schaale niederdrücken, auf welcher der Stolz und die Ehre des Helden ihren Platz fanden.

Das Schicksal, welches Fürsten und Völker mit eiserner Gewalt beherrscht, entschied schneller als die Richter, denen eine Prüfung der schwebenden Verhältnisse oblag, da es durch den Tod Friedrich Wilhelm's die Rüstungen unterbrach, deren Zweck die Bestrafung des Friedensbruches war. Der große Churfürst starb am 29. April 1688, Morgens 9 Uhr, wie er gelebt: fromm, stark und treu. Bis zum letzten Augenblicke seines Lebens war er sich gleich geblieben in seiner geistigen Größe und seinen Tugenden und Neigungen, und um so mehr erfüllt dieser Charakter diejenigen mit staunender Bewunderung, welche die Vergangenheit Zug für Zug mit durchleben, als sich nirgends eine starre, schroffe Seite daran findet, starr und schroff genug, um die Unbeugsamkeit seines Willens hierdurch erklären zu können.

Gleichwie in anderen Geschichtswerken ein Bild des großen Mannes enthalten ist, dessen Thaten darin eine Darstellung fanden, so wird auch in diesem Buche der Geschichte eines Theiles seiner Unternehmungen, am Schlusse eines Abschnitts, die Aufnahme des nachstehenden Gemäldes eben so gerechtfertigt erscheinen, als beim Rückblick auf die gesammte Lebensthätigkeit dieses Fürsten.

Friedrich Wilhelm war von mittlerer Körpergröße; in seinem Antlitz spiegelte sich Majestät und Güte in wunderbarer Vereinigung, so daß sich Alle beim ersten Anblick ihm Ehrfurcht und Liebe

zugleich zu zollen gezwungen fühlten. Sein scharfer Verstand, seine durchdringende Urtheilskraft und sein vortreffliches Gedächtniß ersetzten die Mängel der wissenschaftlichen Erziehung, welche nur eine Folge der kriegerischen, die Sicherheit der brandenburgischen Lande beunruhigenden Zustände zur Zeit seiner Jugend waren. Mit der Geschichte seines Hauses auf's Innigste vertraut, war die ihm von Natur eigenthümliche edle und hohe Sinnesweise zu wohlthuendem und schöpferischem Ausdrucke gebildet, der in allen öffentlichen Angelegenheiten Hochachtung, Verehrung und Unterordnung fordern konnte. Niemals hat Brandenburg einen so vollkommenen Staatsmann, niemals einen größern Kriegshelden unter seinen Regenten gezählt. Ihm stand Keiner zu niedrig, um ihn nicht zu sich emporheben zu können, und der geringste seiner Unterthanen fand den wohlmeinenden treuen Rather und Pfleger zu jeder Zeit in ihm. Streng in der Forderung der Pflichterfüllung, besonders seiner Soldaten, stand er jedem derselben als ein musterhaftes Beispiel, als ein echter Kamerad zur Seite. — Er war ein organisatorisches Talent, und wenn die Phantasie seinen Gedanken Flügel lieh, über engherzige Bedenken hinaus, so verlor er doch niemals die Zügel aus seiner Hand, um den Flug zu hemmen, so daß sich kein Beispiel der Ueberschreitung des rechten Maaßes in seinem Leben findet. Selbst der ihm oft gemachte Vorwurf, bei Anlage einer Colonie in Afrika die staatsmännische Klugheit außer Acht gelassen zu haben, selbst der Vorwurf, daß ihn eine phantastische Träumerei von wunderbarer Machtentfaltung durch den Heraustritt aus den gebotenen Grenzen seiner historischen Bestimmung fortgerissen habe, als er die Idee der Gründung einer Kriegsmarine zur That gestaltet, — selbst dieser Vorwurf ist ungerecht und nur auf den Ausgang eines einzelnen Unternehmens basirt. Die durch den Tod des Helden gezogene Grenze kann nicht die Grundlinie sein, von welcher der Beurtheiler einer Handlung oder des Handelnden ausgeht, denn außerhalb des Bereichs der Urtheilskraft liegt dasjenige, was hätte geschehen können, wenn die Grenze zu der bestimmten Zeit nicht gezogen wäre. Und um so ungerechter wird dieser Vorwurf erscheinen müssen, wenn die Umschau auf dem Felde der Vergangenheit, zur Zeit der Thronbesteigung Friedrich Wilhelm's, wilde Verwirrung und Verwüstung, Schwäche und Entsittlichung, Jammer und Elend in seinem Vaterlande zeigt, wenn das Auge bei solcher Um=

schau keine Grenzen findet, sondern der Blick sich in der Oede und Wüstheit solchen Elends verliert. Inmitten der brandenburgischen Lande schlugen Lutheraner und Papisten ihre Lager nach Gefallen auf, und schwer zu unterscheiden war es, ob die Freundschaft des Kaisers schlimmer gehaust, oder die Feindschaft der Schweden. Wo letztere standen oder hinkamen, führten sie sich als gewalthabende Herren ein, und die Kaiserlichen thaten ihrerseits, als wäre Ferdinand Herr der churfürstlichen Länder. Und als der Frieden endlich diesem entsetzlichen Kriege ein Ziel gesetzt, da wuchs der Hydra ein neues Haupt, als wäre die Mark bestimmt, ein Raub der Zerstörung zu werden.

Was Friedrich Wilhelm gethan als Feldherr und Staatsmann, was er zu unternehmen gewagt mit einem Häuflein Soldaten, deren Lehrer er erst werden mußte in der Führung eines rechtlichen Krieges, dem gebührt an dieser Stelle zumeist ein Denkmal: denn die geniale Idee, Pommern zur See wieder zu erobern, den die Ostsee beherrschenden Schweden einen Kampf auf ihrem Elemente anzubieten, — der Erfolg, das Wikinger Volk in ihre Skären verwiesen, und den deutschen Grund und Boden, die deutsche See von den Spuren des gefürchteten und damals mächtigen Feindes gesäubert zu sehen; — der Triumph, die bis dahin Unbesiegten besiegt zu haben, — das ist der Inhalt des Vorangegangenen, das ist der kriegerische Lebensinhalt des großen Churfürsten.

Bis zur letzten Stunde seines vielseitig bewegten Lebens begleitete ihn der Gedanke an den Aufschwung des Welthandels für seine Lande; inmitten der drohenden Verwickelungen mit dem damals zur See nächst England mächtigsten Staate begrub er seine Hoffnung nicht mit unter die Trümmer, in welche sein mühevolles Werk schon theilweis gestürzt war; sondern schien, der eigenen Kraft vertrauend, und seiner großen gerechten Sache, der Sache der Zukunft für sein Volk, fest entschlossen, eher das Aeußerste wagen und den Ausgang dem Glück der Waffen überlassen zu wollen, als an der brandenburgischen Flagge die Zeichen der Schmach zu dulden. *)

Die Gründung einer Kriegsmarine für Brandenburg war keine Handlung der Willkür, der Laune, — sie war das Erzeugniß einer genialen Denkungsweise und stand in engster Verbindung mit der

*) Siehe meine Abhandlung im Archiv für Landeskunde. B. I.

natürlichen Bildung der Mittel, welche zur Durchführung eines Krieges mit Schweden nothwendig wurden. Der Gedanke der Benutzung dieses Mittels ist groß, doch größer noch der Wille, den Gedanken zur That zu gestalten, und bewunderungswürdig bleibt die Consequenz derselben.

Daß nach Beendigung der kriegerischen Thätigkeit der erprobte Geist Friedrich Wilhelm's nicht müßig zuschauen konnte, wenn Andere arbeiteten, ist begreiflich, und kein anderer Gedanke konnte ihm näher liegen, als der, seinem Staate die materielle Kraft zu schaffen, welche denselben fähig machen sollte, den Frieden des Vaterlandes durch Kriegsbereitschaft zu wahren. Der Gründer der brandenburgischen Marine ist zugleich der Schöpfer des preußischen Heeres, und in wechselseitiger Beziehung dachte er sich das Bestehen beider Streitmittel. Indem er das churbrandenburgische Wappen an die Thore seiner Vesten in Afrika heftete und den rothen Adler hinübersendete, auf den Zinnen derselben zu horsten, wollte er den Grund legen zum Wohlstande seines verarmten Vaterlandes, und wenn er auch die Früchte nicht reifen sah, wenn das Gelingen des kühnen, aber nicht, wie man oft sagen hört, phantastischen Werkes bei seinem Lebensende scheiterte, gleichsam als hätte das Schicksal die hohe Idee der Schöpfung eines überseeischen Handels als identisch mit der Lebensgröße des Erzeugers bezeichnen wollen: so hatte er doch die Culturfähigkeit des Bodens bewiesen, der mit unsäglichem Fleiße von ihm durchpflügt und gedüngt war.

Wir scheiden von diesem wahrhaften Helden, von diesem echten Hohenzollern, nachdem wir ihn in einer bestimmten Richtung bis an seine Gruft geleitet haben, mit den Worten seines Urenkels, der von ihm sagte: „Seine Seele war der Sitz der Tugend. Das Glück hatte ihn nie stolz, das Unglück nie verzagt machen können. Er war großmüthig, gütig, freigebig, leutselig und wich von diesen Eigenschaften niemals ab. Er wurde der Wiederhersteller und Beschützer seines Vaterlandes, der Urheber der brandenburgischen Macht, der Schiedsrichter zwischen denjenigen, die ihm gleich waren, und die Ehre seines Volkes. Mit einem Wort: sein Leben ist ein Lobspruch. Er richtete mit wenigen Mitteln große Dinge aus, er war sein eigener Rath und Heerführer, er machte seinen Staat blühend, den er gleichsam unter Schutt vergraben gefunden hatte. Seine Tha-

ten sind um so bewunderungswürdiger, weil sein Muth und seine Erfindungskraft dabei Alles gethan, und weil die Hülfsmittel sich in seinem Geiste in eben dem Maße vervielfältigten, als die Hindernisse sich steigerten."

Bemerkenswerth ist an dieser Stelle, am Schlusse der Geschichte der maritimen Bestrebungen Friedrich Wilhelm's, die Ausgabe der letzten Parole an den Offizier der Leib-Garde, der sie entgegenzunehmen an's Bett trat: „Amsterdam."

---

Jedes Blatt im Buche der Geschichte belehrt uns, daß mit dem Wechsel einflußreicher Personen auch ein Wechsel der Meinungen und Handlungen einzutreten pflegt: wie viel mehr wird dies der Fall sein, wenn Fürsten vom Throne steigen, den die Erben ihrer materiellen Mittel einnehmen, ohne zugleich Erben der geistigen Kraft ihres Erblassers zu sein. — Friedrich Wilhelm's geistvolle weitstrebende Plane waren, als er starb, nicht einmal zur Hälfte durchgeführt, sondern konnten nur als eingeleitet betrachtet werden und bedurften daher zu ihrer Fortführung eines eben so kühnen und erfahrenen Meisters, wie der Erfinder gewesen.

Dem Churfürsten Friedrich III. war eine schwere Verpflichtung durch die angetretene Erbschaft der streitig gewordenen Colonieen zugefallen, von welcher sich loszumachen seiner Ehre eben so sehr widerstritt, als seinen Hoffnungen auf größeren Geldgewinn. Daß solcher noch möglich sei, glaubte er annehmen zu können, wenn seine Sorge für den Handelsbetrieb im Gegensatz zu den Grundsätzen seines Vaters sich mehr auf die Gegenwart als auf die Zukunft beziehen würde. Indem er jedoch diese Ansicht vertrat, gab er zu erkennen, daß der tiefere Sinn der Gedankenflüge seines Vaters von ihm nicht verstanden sei, und daß ihm die Begeisterung für den eigentlichen Zweck der in der Gründung begriffenen Marine fehle. Es kann dies kein Vorwurf sein für den Nachfolger des an geistiger Kraft und Elasticität unerreichten Heldenfürsten, sondern nur zur Erklärung der Umstände beitragen, welche die Kluft zwischen Wachsthum und Untergang der churfürstlichen Marine schroffer aufgethan haben.

Wenn auf der einen Seite die unentwickelte Schöpfung nicht ihrer selbst wegen lebte, sondern um persönlicher Vortheile willen nur ein gefristetes Dasein führen konnte, weil die ihr zu Grunde gelegte Idee mit dem Denker derselben begraben war, so hielt auf der andern Seite für's Nächste der Anker der Ehre das im Sturm gefährdete Schiff, daß es nicht hülflos gleich an den sich entgegenstreckenden Klippen scheiterte. Friedrich III. hielt es seiner fürstlichen Würde und der politischen Machtstellung Brandenburgs nicht für entsprechend, das von seinem Vater begonnene Werk inmitten der dasselbe bedrängenden Streitigkeiten aufzugeben, und so unterstützte sich die Pietät und das Gefühl des Stolzes gegenseitig zum guten Zwecke, dessen Werth noch durch das Streben erhöht wurde, sich die Anwartschaft auf Ostfriesland bei günstiger Gelegenheit zu verschaffen. In Folge gründlicherer Beurtheilung aller zutreffenden Verhältnisse bei der Existenzfrage der brandenburgischen Marine läßt sich der Schwerpunkt der gemeinschaftlich wirkenden Beweggründe in der Bedeutung der ostfriesischen Zukunft erkennen, die von Friedrich Wilhelm zuerst eine Würdigung erfahren hatte.

Als Friedrich die vom großen Churfürsten erhobenen ernstlichen Vorstellungen, deren Hintergrund eine marschfertige Armee bildete, auf's Bündigste an Holland wiederholte, um die Rückgabe der brandenburgischen Besitzungen in Afrika und eine Entschädigung für die der Gesellschaft entstandenen Verluste zu fordern, fand er für seine Unterhandlungen einen ergiebigeren Boden, da Wilhelm III. vor seiner Einschiffung nach England sich des Bündnisses mit Brandenburg vergewissern wollte. Während daher Lord William Bentink mit dem churfürstlichen Bevollmächtigten, Geh. Rath v. Fuchs, wegen Theilnahme des Churfürsten an der Unternehmung nach England unterhandelte, und dieser sich zur Gestellung eines Hülfscorps verpflichtete, ebneten die Anhänger Wilhelm's den brandenburgischen Gesandten im Haag den Weg zum gütlichen und ehrenvollen Vergleich des Inhalts, daß Accoda sofort an Brandenburg zurückgegeben, über die anderen Punkte aber, sowie über die zu leistende Genugthuung eine schiedsrichterliche Entscheidung herbeigeführt werden sollte. Auf diese Weise war den brandenburgischen Forderungen vorläufig genügt und die Streitfrage in ein neues Stadium gelangt, aus welchem die vollständige Erledigung derselben ungehindert heraustreten zu können

schien. — Die letzte Parole: „Amsterdam" und die Tags vorher, also am 28. April, ausgegebene: „London", waren vom Sterbenden nicht ohne Beziehung gesprochen; in die scheinbar unbedeutenden Worte hatte der Nestor im europäischen Fürstenrathe seinem Thronerben einen Auftrag verschlossen, welchen dieser mit dem 5. August, dem Tage der Unterzeichnung des Vertrages zwischen ihm und dem protestantischen Wilhelm III. von Oranien, zu lösen begann. Indem er den Statthalter Hollands mit denselben Brandenburgern, die bestimmt waren, dem in Afrika beleidigten Churscepter Genugthuung zu erzwingen, hauptsächlich aus Beweggründen der Interessen des Glaubens, unterstützte, durfte er glauben, daß er sein geschwächtes Recht ohne Schwertstreich wiederhergestellt sehen werde.

Noch ehe aber die Beendigung der darüber gepflogenen Unterhandlungen die Herausgabe des wiederhergestellten Forts von Accoda zur Folge hatte, erhob sich die schon zur Zeit des großen Churfürsten stets geschäftige Anti-Marine-Partei in geschlossener Phalanx, um den verlassenen Günstling, den abenteuernden General-Marine-Director, aus seiner einflußreichen Stellung gewaltsam hinauszudrängen. Bereits zweimal hatte sie in früherer Zeit vergeblich ihren Sturmlauf durch Minen zu unterstützen gesucht, die alle durch Gegenminen des schlauen Raule glücklich vereitelt waren, obschon niemals seine volle Schuldlosigkeit bei den sich häufenden Anklagen von ihm selbst dargethan wurde. Durch die scheinbare Sicherheit, mit welcher er aufzutreten pflegte, wußte er den Churfürsten wie seine Richter zu täuschen, und bei der sehr richtigen Beurtheilung der Gemüthsstimmungen seines hohen Gönners konnte er fast mit Zuverlässigkeit darauf rechnen, daß bei dessen Neigungen, die er künstlich mit den seinigen zu verflechten verstand, die Gegner nicht Macht genug erlangen würden, ihn vollständig zu stürzen. Durch die Errichtung der afrikanischen Handelsgesellschaft hatte er endlich einen Theil der churfürstlichen Räthe, besonders den Freiherrn v. Danckelmann, die schon früher für die Marine günstig gestimmten und zur Erreichung der derselben dienenden Zwecke behülflich gewesenen Räthe Blaspeil und Remswinkel und später auch die Geh. Räthe Meinders und Paul v. Fuchs, in das Interesse der Gesellschaft gezogen, — von denen besonders der Erstere und Letztere bedeutenden Einfluß besaßen, — und nachdem die ostfriesischen Theilhaber ausgekauft waren, hatte sich die Betheiligung an dem in ein neues

Stadium getretenen Geschäft in Berlin sogar bedeutend vermehrt, so daß selbst nach dem Tode des großen Churfürsten Raule's Ansehn noch durchaus nicht als gefährdet betrachtet werden konnte. Die noch 1688 gegen ihn eingeleitete Untersuchung gewann allerdings den Anschein großer Entschiedenheit, — doch auch nur den Anschein, denn gefänglich eingezogen, setzte ihn ein churfürstlicher Befehl bald wieder in Freiheit, und der Gekränkte trat aus seiner Haft in Spandau unmittelbar wieder die Leitung der Geschäfte der Gesellschaft an. Die Beschuldigung, niemals den contractlich bedungenen Bestand an Mannschaften auf den für des Churfürsten Rechnung gestellten Schiffen geführt zu haben, ließ sich nicht als richtig beweisen, weil keine in bestimmten Zeiträumen regelmäßig eingereichten Rapporte vorhanden waren und die vom Churfürsten zeitweise eingeforderten nicht als rechtsgültige Beläge dienen konnten: denn Raule ersetzte die fehlenden Stellen durch Verluste an Mannschaften durch Tod, Verwundung und Desertion, so daß selbst Neuhaus nicht die nöthige Aufklärung mehr geben konnte. Beschuldigungen anderer Art waren die, daß er in früheren Zeiten ungebührlich hohe Schiffsheuer gefordert habe, trotzdem ihm freies Holz zum Schiffsbau geliefert worden, und daß er die Handwerker der churfürstlichen Marine zu seinen eigenen Arbeiten herangezogen, sowie die churfürstlichen Werfte zu Zwecken der Gesellschaft benutzt habe. In Betreff der Verwendung und Verwerthung des Schiffsbauholzes wußte Raule die Beschuldigungen durch churfürstliche Vollmachten niederzuschlagen, welche nachwiesen, daß ihm der ausschließliche Handel mit Bauholz, besonders nach Hamburg und zu Schiffsbauten auf den damals florirenden Werften zu Berlin und Havelberg gegen mäßige Pacht zugestanden war, um überhaupt nur das Holz aus den ausgebreiteten Waldungen zum Nutzen der Staatskasse zu verwerthen. Am wenigsten nachhaltig war der Anklagepunkt, daß an den dem großen Churfürsten 1684 verkauften neun Schiffen derselbe das halbe Eigenthumsrecht besessen; — hierbei gerieth man in ein unentwirrbares Rechnungs-Labyrinth, in welches einzutreten sich selbst die Gegner scheuten. Einnahmen und Ausgaben waren nie gesondert geführt, selbst das bestimmte Verlangen Friedrich Wilhelm's, die Ladung jedes gekaperten Schiffes vor ihrer Löschung zu inventarisiren und hiernach die Rechnung anzulegen, hatte unter den dringenden Kriegsverhältnissen selbst beim besten Willen oft nicht erfüllt

werden können, — kurz! Raule ging aus allen gegen ihn angestrengten Prozessen unbeschädigt hervor, so daß Friedrich III. ihm als Entschädigung für mancherlei Verluste, die seine wiederholte gefängliche Einziehung erzeugt haben sollte, die Summe von nahe an 10,000 Thalern auszahlen ließ. Raule war ein eigenthümlicher Charakter, das ist nicht zu läugnen; nach Bedrängnissen ernstester Art und nach demüthigender Behandlung stand er nach kurzen Pausen schimpflicher Zurücksetzung und Entfernung vom Amte im Jahre 1691 als Hauptverwalter der Gesellschaft und Mitglied des Admiralitäts-Raths wieder da, und seinen Anklägern als gefürchteter Streiter von Neuem gegenüber.

Um die Aufhebung der Trennung der Verwaltungen in ihren schädlichen Folgen zu hemmen, hatte Friedrich III. schon 1689 angeordnet, daß die Verwaltung der Kriegsmarine wiederum einem besonderen Admiralitätsrathe übertragen werden sollte, dessen Mitglieder die Freiherrn v. Danckelmann und v. Knyphausen und, anfänglich, so oft und so lange er sich in Freiheit befand, Raule waren; die Verwaltung der Handelsgesellschafts-Angelegenheiten trat andererseits wieder unter den obersten Rath der Bewindhaber zurück, wodurch indessen die beabsichtigte Trennung nur eine nominelle wurde, weil der Rath der Bewindhaber und die demselben zugeordneten Theilhaber an dem Gesellschafts-Capital zugleich Räthe der churfürstlichen Regierung waren, so daß ihre persönlichen Interessen oft in Widerspruch mit denen der wiederbelebten Entwickelung der Kriegsmarine geriethen. Den Beweggründen, welche 1684 Friedrich Wilhelm den Großen geleitet hatten, als er die Scheidung der verschmolzenen Gewalten unternommen, näherten sich diejenigen, deren Dringlichkeit Friedrich III. schon 1689 anerkannte, und welche die Retablirung der churfürstlichen Marine bewirken sollten. Daß dies nur dadurch geschehen könnte, wenn die Schiffe zu Staatszwecken in Dienst gestellt würden, d. h. einen mittelbaren Schutz der Kauffahrtei-Unternehmungen ausübten, begriff man nicht vollkommen genug, um danach auch zu handeln. Glänzender Gewinn, schnell erworben, das war ein viel lockenderes Bild; — leicht beweglich zeigte es sich wie ein Irrlicht auf trügerischem Boden, — hier haftend, für Augenblicke, auf den Gräbern verborgener Schätze, zu denen sich der erhoffte Gewinn unrettbar niedersenkte, — dann unter den Blicken und Schritten der Suchenden verschwindend, fortflackernd zu noch verderblicheren Gründen.

Und das Alles geschah zu einer Zeit, welche neue Verwickelungen spann und weit bedrohlichere Wolken am politischen Horizont heraufbeschwor, als die Gesellschafts-Interessenten in ihrem Eifer, reichen Gewinn einzustreichen, wohl glauben mochten.

Doch gerade der bevorstehende Ausbruch eines Krieges hätte dem Wiederbelebungsversuche der hinsiechenden Kriegsflotte, zum Vortheil des Handels, die erforderlichen Mittel leihen können, wenn der Glaube an die Möglichkeit ihrer Existenz noch lebendig gewesen wäre. So aber war die Gruft schon geöffnet, welche die letzten Ueberreste des von Friedrich Wilhelm begonnenen Werkes aufnehmen sollte.

In Wirklichkeit sehr unwesentliche Ursachen hatten wiederum, wie so oft geschehen, erstaunlich große Wirkungen hervorgerufen. Ludwig der Vierzehnte, der sich für einen Bewunderer der Heldengröße Friedrich Wilhelm's ausgab, hatte demselben die herkömmliche Hoftrauer nicht erwiesen, weil sein Beichtvater über die Aufnahme der vertriebenen und gemißhandelten Protestanten im Brandenburgischen in frommen Zorn gerathen war*), und in unberechenbarer Folge dieser Formvernachlässigung waren französische Ansprüche auf die pfälzische Erbschaft entstanden. Um diese anzutreten, schickte der stolze Ludwig alsbald unter Louvois zu einem Barbarenzuge ein Heer über den Rhein, welches sengend und brennend die fragliche Erbschaft derart verwüstete, daß noch heut die Spuren nicht vertilgt sind, — und der Kaiser, dem weder Truppen noch Geldmittel zu Gebote standen, berief, statt seiner selbst, kraft des ihm gewordenen Amtes die niederdeutschen Fürsten auf den Kampfplatz. Friedrich III. stellte sich an die Spitze der deutschen Armee, um, gleichwie in gegenwärtiger Zeit Preußens Schwert Deutschlands Vorwacht hütet, des deutschen Reiches Ehre zu retten. Außer dem Contingent an Landtruppen hatte der Churfürst selbstständig die Ausrüstung von zwei Geschwadern zu zwei und drei Schiffen befohlen, welche gegen französische Fahrzeuge kreuzen sollten, um Gleiches mit Gleichem zu vergelten, da fünf nach Afrika und Westindien in See geschickte brandenburgische Kauffahrer von französischen Kapern genommen waren; doch als der Admiralitätsrath den Marine-Etat erschöpft fand, außerordentliche Geldbewilligungen aber nicht zugestanden werden konnten, so reducirte sich die Zahl der

*) Förster, Preußens Helden.

zu Kriegszwecken in Dienst zu stellenden Schiffe überhaupt auf zwei, während die übrigen zehn vorhandenen Fahrzeuge, die Erbschaft des großen Churfürsten, in den Häfen zu Pillau und Emden liegen blieben, um zu — verfaulen. Ein schmerzliches Gefühl ergreift hierbei den echten Sohn des Vaterlandes, ein so niederdrückendes Gefühl, daß es durch das Glück der ausgesendeten Fregatten, welche binnen kurzer Zeit zwölf französische Schiffe gekapert hatten, nicht gemildert werden kann.

Seitdem die Grenze überschritten war, welche der Tod Friedrich Wilhelm's gezogen hatte, erstickte jede mögliche That im Keim, und selbst der in diesem Fall entschiedene Wille des Churfürsten, ein Geschwader gegen Frankreich auslaufen zu lassen, wurde durch Hindernisse gebrochen, für deren Ueberwindung der vorigen Regierung noch die überraschendsten Mittel aus dem Boden wuchsen. Vielleicht ist hier an dieser Stelle der geeignetste Raum, um die Grundursache alles entstandenen und entstehenden Mißgeschicks der brandenburgischen Marine zu erklären. Sie bestand in nichts Anderem als in dem vollständigen Mangel einer festen inneren und äußeren Organisation des ins Leben gerufenen Werkes. Anfänglich war dieser Mangel durch die Verhältnisse entschuldigt, und bei der eigenthümlichen Art der Unternehmungen zur See nicht einmal fühlbares Bedürfniß; es galt, augenblicklich mit zusammengerafftem wie geliehenem Material und Personal Erfolge zur See anzustreben; nachdem diese, gleichsam spielend, errungen waren, verdoppelte man nur seine Anstrengungen, um den Sieg durch auf gleiche Weise geschaffene Mittel zu vervielfältigen, ohne daran zu denken, daß dieses gewaltsame Schaffen keine Zukunft haben könne. Dieser Fehler aber, in der Noth der Bedrängniß nicht erkannt und durch betrügerische Absichten der Vermittler verhüllt, ist, wenn man nur nach den Consequenzen urtheilt, nicht zu entschuldigen. Schon 1684, als der Churfürst die Trennung der Ressorts durchsetzte und für die Kriegsmarine einen besonderen Etat auswarf, mit welchem sie sich wohl erhalten konnte, zeigten sich die Spuren des Verfalls, die durch den Mangel eines festen Grundbaues erzeugt waren. Friedrich Wilhelm mag damals den Fehler auch erkannt haben; seine Maßnahmen sprechen dafür, — doch alle Arbeit mußte Flickwerk bleiben, das bei jedem Anstoß einer Ergänzung bedurfte, wenn nicht von Grund aus der Bau

erneuert werden konnte. Hierzu fehlten Geld und Zeit, zwei Factoren, die noch einmal im Verlauf dieser geschichtlichen Darstellung eine verderbliche Rolle spielen werden, und die so manchen Entwurf von hoher Bedeutung schon im Keime erstickt haben; es fehlte auch der Entschluß des Gründers und Erbauers, das bis dahin so zweckdienlich bewährte Material zu opfern, ohne die Aussicht zu haben, neues, wieder mit Opfern erkauftes, eben so erfolgreich prüfen zu können. Zu ausgedehnt war der gewonnene Wirkungskreis, und daher nicht mehr im Verhältniß zur Kraft der Maschine, die, für den Fall ihrer Verstärkung, immer complicirter werden mußte. Der gewaltige Geist Friedrich Wilhelm's, seine eigenthümliche Heldennatur hätte vielleicht dennoch den oberen Bau so lange zu stützen vermocht, bis ein sicheres Fundament für denselben gelegt worden wäre, — doch auch nur Friedrich Wilhelm hätte solche That seinen übrigen unsterblichen Thaten hinzufügen können.

Später und zur Zeit des Krieges mit Frankreich, 1689, war jeder Versuch nutzlos. Die kaufmännische Speculationswuth hatte schon triumphirt und ihre innere Verbindung mit dem Lebens- und Sterbeprozeß der Kriegsmarine als unlösbar dargethan. Daher kann es nicht überraschen, daß Friedrich der Handelspartei seine Hoffnungen immer bestimmter zuwendete, ohne jedoch von dem letzten Schimmer des Flottenwesens den sehnsüchtigen Blick abwenden zu können.

Mehrfach ist in diesen Blättern der unternommenen Handelsverbindungen Erwähnung geschehen, weil das Colonialwesen unter des großen Churfürsten Regierung theils militairischen Inhalts war, theils auch die Streitkräfte zur See in Anspruch nahm. Mit der Erweiterung der Handels-Interessen und mit dem Augenblick, wo dieselben eine selbstständigere Färbung annahmen, schwand die militairische Bedeutung des Unternehmens merklich, weil von Anfang an jede Grenzscheidung absichtlich vermieden, und später, als eine solche noch die Rettung des Ganzen gewesen wäre, im blinden Herumtappen auf unbekanntem Boden die Richtung des Weges verloren war.

Dies Gebahren setzte sich auch nach Eröffnung der Feindseligkeiten gegen Frankreich fort, nur in immer willkürlicherer Form, so daß zugleich dadurch, daß zu Vieles begonnen wurde, nichts zur Erledigung kam, und somit schwinden die Anknüpfungspunkte für die Geschichte des Kriegs-Marinewesens immer mehr.

Die Ansiedelung auf St. Thomas war von französischen Kapern arg heimgesucht, die dortige Stellung zur dänischen Krone nichts weniger als freundschaftlich geworden, Accoda noch nicht zurückgegeben (dies geschah erst gegen Ende des Jahres 1690), und dennoch dachte der abenteuernde Geist Raule's an neue Anlagen, um die Gesellschaft mit Hoffnungen zu füllen und die Aufmerksamkeit von seinen persönlichen Angelegenheiten abzulenken.

Die kurländische Ansiedelung auf der Insel Tabago wurde wiederholter Zielpunkt, doch England, unter dessen Oberhoheit sie stand, protestirte (und zwar zum ersten Mal gegen die brandenburgischen Handels-Unternehmungen) und verweigerte gleichzeitig die Abtretung der Insel St. Eustache,*) weil es seinen Handel in Amerika beeinträchtigt glaubte.

Wohl nicht mit Unrecht. Denn schon im Jahre 1688 hatten englische und amerikanische Dissenters um die Erlaubniß nachgesucht, auf einer bis dahin unbewohnten Insel in den westindischen Gewässern eine Colonie unter brandenburgischem Schutze anlegen und unter brandenburgischer Flagge Handel treiben zu dürfen. Das Unternehmen schien der Berücksichtigung Seitens der churfürstlichen Regierung darum besonders nicht unwerth, weil im Seehandel erfahrenere Personen an dessen Spitze standen, als Raule, den mit Benutzung dieses Projects die gegnerische Partei nunmehr ganz zu beseitigen hoffte. Sein noch hin und wieder aufflackerndes Licht wärmte und leuchtete nicht mehr; selbst v. Danckelmann's und v. Knyphausen's Freundschaft fand nicht mehr die alten lucrativen Beziehungen zu ihm; doch schien er der Unentbehrliche zu sein, denn nachdem auch diese und andere Anträge und Vorschläge nicht zur Ausführung oder zu einem bestimmten Abschnitte der versuchsweisen Anbahnung gelangt, sondern in der Geburt erstickt waren, rief man den Verschmähten wieder an die Spitze der Geschäfte, um zu rathen und zu helfen, ohne daß der Churfürst oder einer seiner Räthe der stützenden und rettenden Kraft desselben vertrauten. Die Unterhandlungen mit den Dissenters zerschlugen sich in Folge dieses Schrittes ganz, andern Orts aber steigerte sich die Verlegenheit, in irgend einer Unternehmung zum Schlusse zu gelangen. Der Krieg mit Frankreich war dem

*) Kleine Antillen.

brandenburgischen Handel an und für sich nachtheilig; er wurde es aber noch mehr dadurch, daß die Kriegsmarine nicht Mittel genug besaß, die Freiheit des Handelsverkehrs zu forciren. Die beiden ausgerüsteten Fregatten hatten zwar, dreist genug, sich bis an die französische Küste hinausgewagt und dort vor den belebtesten Häfen gekreuzt, auch 12 Schiffe mit französischer Ladung aufgebracht; doch da dieselben theilweis Eigenthum von Kaufleuten in Bremen waren, der Churfürst aber die Absicht hatte, sich zu dieser Handelsstadt in ein gleiches Verhältniß zu setzen, wie das zu Emden schon bestehende, und dort eine eigene Admiralität zu errichten, so blieb kein anderes Mittel, als die gekaperten Schiffe herauszugeben, um Bremens Freundschaft nicht zu verscherzen. Gegen Hamburg, welchem auch einige der genommenen Schiffe gehörten, verfuhr man jedoch ohne diese Rücksichtnahme.

Vielmehr ließ Friedrich III. gegen hamburgische Schiffe noch insbesondere nachträglich kreuzen, weil diese Stadt die vom Kaiser auf sie angewiesenen Hülfsgelder nicht zahlen wollte, Churbrandenburg aber sich zur Execution berechtigt hielt.

Anfänglich schien dieses Unternehmen, für welches 3 brandenburgische Schiffe in See waren, erfolgversprechend, und um so mehr, als Holland, später sogar auch England, sich dieser Expedition zur gänzlichen Zerstörung des französischen Handels anschlossen; als aber die Krone Dänemark sich bewegen ließ, den Hamburgern zu gestatten, unter dänischer Flagge zu fahren, nahm diese Angelegenheit eine für Brandenburg sehr bedenkliche Wendung, welcher der Churfürst weder ausweichen konnte noch durfte. Dadurch, daß Friedrich Wilhelm der Große die Politik befolgt hatte, sich die Freundschaft Dänemarks und Hollands zu wahren, um freie Hand gegen Schweden und Frankreich zu behalten, und selbst am Ende seiner Regierung, als sich die Feindseligkeiten gegen Holland zu entwickeln begannen, er noch an Dänemark festhielt, weil dieses eine nicht zu verachtende Streitkraft zur See besaß, hatten die entsponnenen Fehden da, wo es darauf ankam, einzelne Streitfragen zu erledigen, einen stets glücklichen Ausgang genommen; nun aber Dänemark sich auf die gegnerische Seite gedrängt fand, um sich nicht ohne Schwertstreich gezwungen zu sehen, der brandenburgischen Flagge das Recht einräumen zu müssen, alle unter seiner Flagge segelnden Schiffe anzuhalten und zu durchsuchen,

trat der Krieg in ein ganz anderes Verhältniß, da es sich jetzt um eine Principienfrage, und zwar um eine ganz neue, ganz unerwartet aufgestellte Frage handelte. Daß Churbrandenburg, dessen Flagge noch 1680 nur deshalb die Anerkennung Seitens Dänemarks (bei Gelegenheit der schwedischen Protestation gegen die freie Fahrt des churfürstlichen Geschwaders durch den Sund) nicht verweigert worden war, weil die Flotte, auf welcher sie gehißt war, als zu „winzig" angesehen werden mußte, obschon Schwedens Niederlage den Beweis ihrer größeren Bedeutsamkeit geliefert hatte, — daß Churbrandenburg noch jetzt, 1691, nach dem Tode des großen Churfürsten, mit welchem die Nachlebenden auch den Untergang des Kriegsmarinewesens herannahen glaubten, die einer das Meer beherrschenden Marine zukommenden Ansprüche geltend zu machen suchte, erregte allseitiges Staunen, — dann Widerspruch und Feindseligkeiten. Raule, sich in Gedanken schon wieder auf dem Felde der Beutelust tummelnd, und träumend von vergangener Zeiten Glück, fand sich bei dieser Gelegenheit als der kühne Abenteurer von ehedem wieder, wo ihn eine mächtige Hand über's Meer geleitete. Damals freilich war es anders gewesen, — damals war Dänemark mit seiner Flotte und seiner Freundschaft dem Churstaate nahe, und dieser wiederum half in Pommern Schonen erobern. Aus mannigfachen Vorwürfen war doch nie ein Zerwürfniß zwischen beiden Mächten entstanden, selbst über eine ähnliche Frage, das Strandrecht auf der Insel Bornholm betreffend,*) hatte eine Verständigung stattgefunden, um die Hauptinteressen nicht zu beschädigen.

Raule's Schlauheit, welche sich einem muthvollen Charakter durch ihre alle Hemmnisse verachtende Kühnheit (eine anscheinende

*) Als 1678 nach der Einnahme Stralsunds und Greifswalds der große Churfürst die gefangenen Besatzungen mit allen Waffen einschiffen ließ, um sie nach Calmar zu schaffen, äußerte Dänemark seine Unzufriedenheit über die ertheilte Erlaubniß der freien Fahrt nach dem nächsten schwedischen Hafen, und bald darauf, als ein Theil der brandenburgischen Transportschiffe bei Bornholm auf den Strand gelaufen war, ließ Dänemark, gestützt auf das auf dieser Insel geltende Strandrecht, die Geretteten gefänglich in seine befestigten Orte vertheilen. Da Friedrich Wilhelm den Schweden die Zusicherung freier Ueberfahrt ertheilt hatte, so erhob er Bedenken gegen jenes Verfahren, setzte sich aber außer aller Verbindlichkeit gegen Schweden, weil von seiner Seite alles geschehen wäre, wozu er sich verpflichtet. — Siehe Seite 34 und Beilage IV.

Ritterlichkeit des holländischen Banquerotteurs) leicht empfahl, hoffte unter den so gestalteten Verhältnissen reiche Erndte halten zu können, und empfahl daher dem Churfürsten aufs dringendste, das Recht des Durchsuchens der dänischen Schiffe und anderer unter feindlicher Flagge fahrender unter allen Umständen zu behaupten. Ein allgemein gültiges Seekriegsrecht gab es nicht; es handelte jeder Staat nach seiner Macht und nach der Gunst der Umstände. Also auch hier. Außer dem vor der Elbe kreuzenden brandenburgischen Geschwader liefen zu gleichem Zwecke von Seeland Kaper aus, deren Ausrüstung Raule auf eigene Rechnung übernommen hatte, und während England und Holland die französischen Küsten beunruhigten, überließen sie es Brandenburg, in der Nordsee den Kampf allein zu bestehen. Dieser Umstand, ferner die Anstrengungen Dänemarks, das churfürstliche Geschwader von der Elbmündung, es koste, was es wolle, zu vertreiben, sowie endlich die Unmöglichkeit Seitens Brandenburgs, die durchaus nothwendige Ausrüstung seiner noch übrigen Schiffe zu bewirken, ließen den Churfürsten zu der Ueberzeugung gelangen, daß Raule's Vorschläge zwar kühn, und unter andern Verhältnissen auch erfolgversprechend wären, in diesem Falle aber die Verwickelungen nur häuften, ohne zugleich eine vortheilhafte Lösung derselben fürs Nächste in Aussicht zu stellen. Den Krieg zur See nachhaltig führen zu können, schien aber mindestens sehr unwahrscheinlich, und dies mit Hülfe der seeländischen Kaper zu thun, ließ die Besorgniß entstehen, daß Hollands Bundesgenossenschaft hierdurch zweifelhaft werden könnte. Ein Vergleich war daher das Räthlichste in dieser Sache. Der Churfürst bot willig die Hand dazu, und Dänemark that ein Gleiches wie Brandenburg, d. h. es gab die gekaperten Schiffe wieder heraus, und vermochte auch die Stadt Hamburg zur Nachgiebigkeit und zur wenigstens theilweisen Zahlung ihrer Kriegsschuld.

Wenn es nun schien, als begönnen die Handelsunternehmungen durch die Umwandlung der brandenburg-afrikanischen Compagnie in einen Handelsverein den ersehnten Umschwung zu nehmen und die Thätigkeit desselben in geregelte Bewegung zu setzen, so ließen doch die persönlichen Interessen, zu deren Spielball das ganze Werk herabgesunken war, eine wahrhafte, auf reellen Grundlagen ruhende Entwickelung durchaus nicht zu. Der stete Wechsel von Projecten und Versuchen, bald hier bald dort eine günstigere Ansiedelung zu finden,

bald auf diese bald auf jene Weise den Handelsverkehr einzurichten, schadete dem Ganzen eben so sehr, wie die sich steigernde feindliche Stimmung der englischen, französischen und holländischen Compagnieen, welche sich der Unterstützung ihrer Regierungen unter allen Umständen versichert halten durften. England nahm von den vom neuen Handelsverein befrachteten Schiffen gleich Anfangs 2 fort und drohte so offen und rückhaltlos mit ferneren Maßregeln der Art, weil man ein Einverständniß der brandenburgischen Handelsgesellschaft mit der französischen am Senegal voraussetzen zu dürfen glaubte, daß keine Hoffnung auf die beabsichtigte Verwerthung der Capital-Einlagen mehr bleiben konnte. Friedrich III. wollte überhaupt von einer Geld-Betheiligung seinerseits am afrikanischen Handel nichts mehr hören, sondern verlangte die Vorlage eines Planes, aus welchem hervorginge, daß die Handelsangelegenheit sich von den störenden Elementen frei gemacht, wonach er dann sich bereit erklären würde, 3 Kriegsschiffe zum Schutz seiner afrikanischen Forts auszurüsten. Der Churfürst begann einzusehen, daß weder ein nächster noch ein in Aussicht gestellter Gewinn zu erhoffen wäre; seine Regierung war längst des Unwesens überdrüssig, welches durch die Parteien auf Kosten des Staatsinteresses unterhalten wurde, und nur Danckelmann und Raule, ersterer in bester, vom großen Churfürsten ererbter Absicht, suchten dem Verderben des überseeischen Handels Einhalt zu thun. Je verwickelter nun die Lage wurde, desto eifriger arbeitete die am churfürstlichen Hofe mächtig gewordene Gegenpartei der maritimen Bestrebungen am Sturze aller derer, welche mit dem Günstling des großen Churfürsten in irgend einer Verbindung gestanden hatten. Die Verwickelungen waren so bedeutend, der Einfluß fremder Mächte so fortgesetzt nachtheilig, daß es als das Natürlichste erscheinen mußte, die Existenz der Marine als unhaltbar aufzugeben. Die Besatzung des Schlosses Gretsyl war schon eingezogen und die dafür von der Stadt Emden zu zahlenden Verpflegungsgelder der Marinekasse, d. h. in Wirklichkeit der Gesellschaftskasse, zugewiesen; und mit der brandenburgischen Garnison in Emden selbst hätte man ein Gleiches gethan, auch die Gesellschaft dort aufgelöst, wenn sich die Stände Ostfrieslands nicht entschieden dagegen aufgelehnt und dabei erklärt hätten, daß mit dem Untergang oder mit der Verlegung der Gesellschaft von Emden (vielleicht nach Bremen) sie sich zur Zahlung der vertragsmäßigen Bun-

desgelder, Behufs des Schutzes ihrer politischen Rechte, nicht mehr verpflichtet halten würden. So hing das Bestehen der banquerotten Compagnie mit politischen Fragen der Art zusammen, daß der Churfürst, um Ostfriesland auch jetzt nicht aufzugeben, jener nochmals mit seiner Unterstützung zu Hülfe kommen mußte, zu welchem Entschluß der Freiherr v. Danckelmann, als Vorsitzender im churfürstlichen Rathe, besonders beitrug.

Da in diesen Blättern der Raule'schen Handelsgesellschaft kein Denkmal gesetzt werden, sondern nur die Geschichte der Kriegsmarine eine Stätte der Erinnerung finden soll, soweit es überhaupt noch möglich ist, dem entweder vorhandenen Stoff in einer zusammenhängenden Darstellung Gestaltung zu geben, oder die mit Mühe abzulauschenden Anklänge aus diesen und jenen Ereignissen in vollen Tönen erklingen zu lassen: so dürfte es genügen, den Leser auf das vom Prof. Stuhr vortrefflich bearbeitete Werk der See- und Colonialmacht des großen Churfürsten zu verweisen, in welchem mit großem Fleiße all die Partei-Umtriebe zusammengestellt sind, deren Resultat die Auflösung der Handelsgesellschaft, die Abtretung der Colonieen und leider! auch der Untergang der Kriegsmarine war. Die Berührung mit so unerquicklichen, der brandenburgischen Gesinnung so fremdartigen Dingen ist überhaupt nicht rathsam für denjenigen, dessen Interessen sich lediglich an die Erfolge der Kriegsmarine knüpfen, das Uebergehen der Geschichte der Speculationen schützt aber außerdem vor dem Eintritt in ein Labyrinth, in dessen Windungen Lüge, Betrug und alle Sünden ihr Wesen treiben, welche von dem Begriffe der Ehrenhaftigkeit durch unübersteigliche Schranken geschieden sind.

Wo dennoch die Handelsverhältnisse ausführlicher behandelt worden sind, geschah es nur, um die Ursachen einer einzelnen Expedition oder zusammenhängender kriegerischer Bewegungen zu zeigen, und auch dann nur, wenn die Ausrüstung churfürstlicher Schiffe in genauer Verbindung mit den beabsichtigten Handelszwecken stand. So war die Fahrt nach Guinea im Jahre 1682, welche den Zwecken der Gesellschaft diente, zur militairischen Angelegenheit geworden, und jedes Begebniß in Afrika, sobald die brandenburgische Kriegsbesatzung dabei zur Sprache kam, blieb eine solche.

Indem nun aber der Leser dem Ausgange der Bahn zueilt, auf welcher Friedrich Wilhelm die Ringkämpfe zum Wachsthum der

brandenburgischen Macht und ehrenvollen Größe auch auf dem neuen ungewohnten Elemente bestand, verliert sein forschender Blick die von Thaten der Marine erzählenden Bilder, und sein Auge muß sich an den immer grelleren Ausdruck eines Sterbenden gewöhnen. Die Darstellung des bisher Geschehenen konnte nur anfänglich den Kriegswerth der Flotte zeigen; als die Schlachten geschlagen waren, trat der friedliche Kampf in's bewegte Leben und gab zu viele Gelegenheiten, sich des Thatenruhmes um schnöden Geldgewinnes willen zu entäußern, und zu viele Träger dieses ruhelosen, lockenden Kampfes, als daß nicht Wünsche und Hoffnungen weit über das Ziel hätten hinausschießen sollen. Das Ende der ursprünglich mit der Kraft im Verhältniß stehenden Bestrebungen mußte die gewaltsame Zerstörung alles Geschaffenen sein.

Mit dem Tode Friedrich Wilhelm's des Großen endete, wie gesagt, die Entwickelung der churfürstlichen Marine; mit dem Regierungs-Antritte seines Nachfolgers begann ihr Verfall ganz naturgemäß aus vorher gezeigten Gründen. Da aber das die brandenburgischen Vesten in Afrika Betreffende einen zugehörigen Theil der Geschichte der Kriegsmarine bildet, so müssen die letzten Kämpfe um jene militairischen Punkte noch eine Erwähnung finden.

Aus der afrikanischen Colonie mit ihren im Jahre 1690 an Brandenburg zurückgegebenen Forts, für deren Grenzregulirung sich der Zeitraum bis zum Jahre 1694 ausgedehnt hatte, waren von Zeit zu Zeit Berichte, meist aus nicht amtlicher Quelle, eingegangen, welche den Zustand dort als einen sehr kläglichen, der Würde des Churstaats ganz unangemessenen schilderten. Es kamen hierdurch nicht nur zahllose Betrügereien der die Gesellschaft vertretenden und den brandenburgischen Handelslogen vorstehenden Kaufleute zur Sprache, sondern auch Untreue und Verrath der militairischen Befehlshaber fanden ihre Kläger, welche um so gewichtigere Stimmen führten, als sie sich persönlich von den dortigen Verhältnissen überzeugt hatten. Die weite Entfernung erschwerte aber sowohl die Untersuchung der Vergehen als auch die Bestrafung der Schuldigen, weil diese der Vollstreckung des gegen sie gefällten Urtheils sich leicht durch die Flucht entzogen, wozu ihnen ununterbrochene Gelegenheit zumeist dadurch geboten war, daß die angrenzenden Handelslogen in feindlicher Haltung gegen die brandenburgische Gesellschaft den Flüchtlingen ein

schützendes Asyl gewährten. Zur Stationirung eines oder mehrerer Kriegsschiffe an der Küste von Guinea fehlte es der Marine-Kasse an Mitteln, da die ihr zugewiesenen etatsmäßigen Fonds zum größten Theil, wenn nicht ganz, zur Unterstützung der Handelsgesellschaft verwendet werden mußten, und diese in Berücksichtigung ihrer üblen finanziellen Lage nicht angehalten werden konnte, zur Unterhaltung der zum Zweck ihres Schutzes ausgerüsteten Kriegsschiffe beizusteuern. Nur dadurch, daß die fremden Mächte die brandenburgisch-afrikanischen Besitzungen auf sich selbst angewiesen und bloß in zufälliger Verbindung mit dem Mutterlande sahen, konnte der Mißmuth über den brandenburgischen Seehandelsverkehr sich bis zum Ausbruch offener Feindseligkeiten steigern und dem Mißbrauche der Gewalt Rechte einräumen, welche einige wohlgerüstete Fregatten in den letzten Jahren des 17. Jahrhunderts eben so würdig bestritten haben würden, wie dies in den Jahren 1675—1688 geschehen war.

Doch die Ausrüstung selbst weniger Fregatten fand so gestaltete Schwierigkeiten, daß der Churfürst nicht nur hiervon, sondern auch von dem Versuche abstand, sich anderer Mittel als diplomatischer Unterhandlungen zu bedienen, um die Existenz der Colonieen auf der Guinea'schen Küste zu fristen. Selbst der Friede zu Ryswick änderte in der Sache nichts. Der durch denselben beendigte Krieg hatte unverhältnißmäßige Opfer verlangt, ohne Brandenburgs Territorial-Bestand zu vergrößern oder das Ansehen des Churstaats zu heben, und somit war zu dieser Zeit die wenigste Aussicht vorhanden, der Kriegsmarine Zuschüsse bewilligen oder sie mit moralischer Machtentwickelung unterstützen zu können. Sie war ein natürliches Kind des Krieges und vom Frieden nicht adoptirt. Der die Absicht hatte, es zu thun, und die Kraft, diesen Act zu vollziehen, war gestorben, als die Verhältnisse ihn wieder daran erinnerten, welchen Werth das Kind für ihn gehabt. Der Erbe hatte Pflichten übernommen, welche als solche zu schwer wogen, die abzuschütteln aber seine Ehre nicht zuließ. Was freiwillig nicht geschehen war, sollte nun durch anhaltende durch Fehler und Mangel an Energie erzeugte Uebelstände gewaltsam herbeigeführt werden.

Der Hebel, welcher zuerst die unerträglich gewordene Last von den Schultern der Regierung zu wälzen begann, war der Sturz des Ober-Präsidenten und Premier-Ministers Eberhard Freiherrn von

Danckelmann. Er war als die mächtigste Stütze des Handelswesens und der nur dem Namen nach noch vorhandenen Flotte bekannt. Daher ward sein Sturz zum Mittel der schleunigen Auflösung alles dessen, was mit den Raule'schen Unternehmungen zusammenzuhängen schien oder wirklich zusammenhing, obschon es gewiß ist, daß keine der Ursachen seiner Beseitigung die Marine-Angelegenheiten berührte. Genug, daß er dieselben nicht mehr unter den Schutz seines Rathes und seiner That stellen konnte, um ihren Gang vollständig zu lähmen. Die äußeren hierher gehörigen Thatsachen sind bekannt und in allen brandenburgischen Geschichtswerken mehr oder minder ausführlich mitgetheilt, doch nicht die verbindenden Fäden seiner ihm zugewälzten Schuld und eben so wenig der Lauf des wider ihn angestrengten Prozesses. Mit diesem Gönner der Marine, dem das Zeugniß eines durchaus redlichen und einsichtigen Staatsmannes nicht verweigert werden darf*), fiel auch wieder ihr Werkführer, der ehemalige Schöffe von Middelfahrt, Benjamin Raule, und eine natürliche Folge dieser Schicksalswendung mußte der Triumph der Partei sein, welche für Unternehmungen von höherer geschichtlicher Bedeutung keinen Sinn hatte und nicht im Stande war, sich hierfür zu begeistern. Nichtsdestoweniger suchte man eine Handelsgesellschaft beizubehalten; das Kind führte von jetzt ab nur einen anderen Namen. Willkürlicher als je begann das speculative Wesen sein hirnloses Haupt zu erheben, und wie ein Fluch lastete die Entfernung Danckelmann's auf dem neuen Unternehmen. Man erinnerte sich selbst der Forts in Afrika mit dem Gefühl des Ueberdrusses so lästiger Verbindlichkeiten und hätte gern so nutzlos**) gewordene Anlagen preisgegeben, wenn dies nur irgend mit der Sinnesweise Friedrich's in Einklang zu bringen gewesen wäre. Von der Haltlosigkeit der Schöpfungen Friedrich Wilhelm's war der nunmehrige König von Preußen Friedrich I. nach dem Eintreten so trauriger Zustände genügend überzeugt; seine Bemühungen, dieselben zu bessern, waren vergeblich, seine Kraft und sein Wille nicht mächtig genug gewesen, um ihn über den Parteien zu erhalten, und seine Aufmerksamkeit endlich auch durch andere Angelegenheiten von denen der Marine abgelenkt. Seine Bemühungen um die Königswürde

*) Förster, Preußens Helden, und a. a. O.

**) Nachdem man sich der Mittel entschlagen, die in siegreichen Kämpfen bestens bestandenen Fregatten des großen Churfürsten auszurüsten!

und um die Anerkennung des erlangten Besitzes derselben Seitens der fremden Mächte beschäftigten den Herrscher wie die Räthe fast ausschließlich, — und in Betracht der Wichtigkeit des Gegenstandes mußten die Rücksichten schweigen, welche der Churfürst Friedrich III. vorher gegen die Ueberbleibsel der Gestalt gewonnenen Neigung seines großen Vaters geübt hatte, — soweit seine Mittel und Fähigkeiten reichten. Um eine Königskrone durfte er halb verfallene Forts wohl vergessen, deren Armirung vom Rost zernagt, deren Besatzung durch Tod und Desertion zum kleinsten Theil des nothwendigsten Bedarfs zusammengeschmolzen war. In Europa war mehr zu gewinnen als in Afrika; Brandenburg that einen Riesenschritt, indem es sich augenblicklich vom Meere ab und nach Süden hinwendete, wo der Kaiser die Unabhängigkeit Preußens unterzeichnete und Prinz Eugenius in staatsmännischer Beurtheilung dieses Vertrages ausrief: „Der Kaiser sollte die Räthe hängen lassen, die ihm einen so meineidigen Rath ertheilt hätten."

Erst 1705, also über vier Jahre nach seiner Krönung, that Friedrich Schritte, um die gelichteten Reihen der Besatzungen auf Guinea und Arguin wieder zu vervollständigen und die vom Tod verschonten brandenburgischen Kriegsknechte mit dem königlichen Vaterlande von neuem in Verbindung zu setzen. Ein von Arguin abgeschickter Feldwebel regte durch seine herzergreifenden Berichte über den Zustand der Mannschaften, über deren Treue und Tapferkeit das Gewissen der Räthe, welche in der Besorgniß, die Forts möchten, als stillschweigend aufgegeben, von den nur noch vorhandenen 7 Mann ohne Weiteres verlassen werden, den König zu bestimmen suchten, sich seiner Colonieen gnädigst anzunehmen. Dennoch verzögerte sich die Absendung von Mannschaften und Ausrüstungsgegenständen bis zum Jahre 1708, in welchem gleichzeitig auch die Umgestaltung des Embener Handelsverkehrs abermals versucht wurde. Zwei leichte, schnellsegelnde Schiffe wurden in Holland behufs des Transports geheuert, weil auch nicht eines der 10 brandenburgischen Kriegs-Fahrzeuge für tauglich befunden werden konnte, zur Expedition nach Afrika ausgerüstet zu werden, und außerdem die Nothwendigkeit vorlag, unter fremder Flagge zu fahren, um nicht den Kapern der Holländer, Franzosen oder Engländer willkommene Jagdgelegenheit zu geben. Zweiundzwanzig brandenburgische Soldaten nebst zwei Offizieren gingen von Emden aus unter holländischer Flagge

in See und kamen glücklich auf Guinea und Arguin an. Ein offeneres Geständniß der Schwäche hatte Brandenburg in seinen Marine- und Colonial-Angelegenheiten noch niemals abgelegt, vielmehr bei ähnlichen Gelegenheiten, welche den Kraftverhältnissen nicht mehr entsprechende Opfer verlangten, sich bemüht, die Lage der Dinge nach Möglichkeit dadurch günstiger zu gestalten, daß es seinen Hoffnungen und Wünschen den natürlichen Bedingungen gemäß Schranken setzte. Churbrandenburg-Preußen hatte seine Flagge gestrichen, nicht vor dem Feinde in offener Schlacht, sondern in freiwilliger Bezeugung seiner selbstverschuldeten Verkleinerung. Der rothe oder schwarze Adler war endlich heimgeflogen auf seinen alten Horst in der Churmark, weil der am Klippenstrande des anderen Erdtheils zu seiner Ruhestätte nach mächtigem Zuge erbaute Horst in seinem Grunde erschüttert war.

Als aber Preußens Flagge niedergeholt und die holländischen Farben gehißt wurden, als preußisch Blut unter Hollands Aegide den noch lebenden Denkmalen Friedrich Wilhelm's auf Guinea zufloß, gebot das Schicksal dem Herzen Raule's stillzustehn. Das Leben des ehemals holländischen Unterthans endete mit dem letzten Schimmer der Selbstständigkeit dessen, was ihn zum Brandenburger gemacht hatte.

Der fremde Abenteurer hatte kein Herz für das allein mitgebracht, was dem großen Churfürsten als das Unentbehrliche, als die Grundlage aller späteren Entwickelung der Handelsverhältnisse Brandenburgs erschien: eine Kriegsflotte, zum Schutz derselben, so wie zur Gründung und Sicherung fernliegender Colonieen; der fremde Abenteurer wollte zugleich und zumeist seinem Zwecke nutzen, sich und seine Genossen bereichern, sich und seinen Genossen die Geltung und das Ansehn verschaffen, welches sie in der Heimath verloren hatten. Nicht mit Unrecht wird sein Eigennutz gerügt, — und völlig frei zu sprechen von unrechtmäßiger Benutzung der ihm zu Gebote gestandenen Mittel ist er gewiß nicht, — doch manche der gegen ihn erhobenen Beschuldigungen treffen die Zeit und deren Sitten, welche es mit der Rechtlichkeit des kaufmännischen Gewinnes in mehreren Beziehungen nicht sehr genau nahmen. *) Indem er aber seinen Absichten jede, wenn auch der Ehre und dem Gewissen zuwiderlaufende Bahn zu eröffnen wußte,

*) Siehe meine Abhandlung.

und mit staunenswürdiger Gewandtheit und Elastizität des Geistes der Unlauterkeit des zu beginnenden Unternehmens den Anschein der rechtlichen Nothwendigkeit zu geben oder anderen Falles diese Nothwendigkeit durch solche Combinationen herbeizuführen verstand, welche den Willen des Herrschers fesselten; indem er bei solchen Gelegenheiten die Zwecke der Marine anfänglich in den Hintergrund schob, bis es Zeit war, sie in den Vordergrund zu stellen, — indem er also unredlich handelte, untergrub er den Bau, dessen Aufführung des großen Churfürsten Stolz und Freude darum war, weil in jenem der Stolz und die Größe des Vaterlandes durch Mehrung des materiellen Reichthums, durch Verbreitung und Befestigung der politischen Macht heranwachsen sollte.

Raule starb im Anklagezustande, und sein Vermögen, viel geringer, als es veranschlagt war, fiel dem königlichen Schatze zu. Es bestand aus dem Gute Rosenfelde, welches er testamentarisch dem Churfürsten vermacht hatte (und zwar vor dem Jahre 1688, als seine Stellung noch eine gesicherte war), in einem Hause, dessen Bau er selbst betrieben, *) ferner in baarem Gelde 10,000 Thlr. und in Loosen der afrikanischen Gesellschaft, zum Nennwerthe von 26,000 Thlr. Werden die unbefriedigten Forderungen seiner Gläubiger hiervon noch in Abrechnung gebracht, so bleibt ein sehr geringes nicht verschuldetes Vermögen, dessen Gesammtbetrag er schon 1698 dem Churfürsten Friedrich III. als Caution für die Sicherheit seiner Person angeboten hatte. Hieraus, so wie aus dem Vorhergegangenen, welches meist unglückliche Speculationen nachgewiesen hat, ergiebt sich leicht, daß die Betrügereien Raule's nicht sehr arg gewesen sein können, zumal, wenn man von dem in damaliger Zeit unverhältnißmäßig hohen Gehalte von jährlich 4800 Thlr. nur den dritten Theil als jährliche Ersparniß berechnen will. Daß er dem großen Churfürsten die von ihm verlangten Schiffe zur Zeit des Krieges zu bedeutendem Preise verheuert hat, kann nicht als Beschuldigung gelten: er handelte wie ein Kaufmann, der die Conjuncturen klug benutzt, und zog sich nur durch die glückliche Vorausberechnung seiner Verhältnisse im Brandenburgischen aus einer sehr schlimmen

*) Es ist das Haus in der Alten Leipziger Straße Nr. 1 in Berlin. Als Verbindung zwischen der Alten Leipziger Straße Nr. 4 und dem Holzgarten (jetzt Holzgartenstraße) diente „Raule's Hof“, dessen Name sich erhalten hat.

Lage in Holland. Was Friedrich Wilhelm anfänglich von ihm gehofft, das hat er auch erfüllt: mit seinen Waaren, den Schiffen, endete Jener den Krieg gegen Schweden siegreich und schneller, als es sonst wohl hätte geschehen können. Raule's Schuld beginnt erst mit dem Jahre 1679, mit dem Frieden zu St. Germain en Laye. Bis dahin waren die gegenseitigen Contractbedingungen wie die Erwartungen sich gleich geblieben: durch die Noth erzeugt und in der Noth erfüllt. Als aber die Waffen ruhten und die See nicht mehr vom Kampf der schwimmenden Bollwerke beunruhigt wurde, suchte der Geist neue Beschäftigungen, um das vorhandene Material zu nützen, und von Stund' an trennten sich die Pfade des Beschützers und des Beschützten, — des Edlen, Ritterlichen und des Unedlen, Feilen, Knechtischen. — Der durch den Krieg zum Piraten erzogene Banquerotteur hatte nicht Raum genug in der engen Werkstatt, darin der große Staatenbildner seinem Meisterwerke ein neues Glied zufügen wollte; er blieb, was er geworden war: ein abenteuernder Geselle, dem ein Werk der stillen Mühe der Sorge nicht werth schien. Darum drängte sich Project auf Project, und je toller seine Ideen fortbrausten über die Grenzen der Wahrscheinlichkeit des Gelingens, desto dreister begann er den Kampf mit der Brandung, — bis die letzte Planke zerschellt, — bis er selbst unter den Trümmern begraben war.

Die gänzliche Auflösung des Bestehenden zu beschleunigen, wirkten fortdauernd zwei feindliche Kräfte in gegenseitiger Unterstützung: Zwietracht im eigenen Lager und Unentschlossenheit der Führer auf der einen, Angriffe englischer und holländischer Truppen auf die Schanzen von Accoda und Groß-Friedrichsburg auf der andern Seite. Weder die inneren noch die äußeren Verhältnisse hatten durch die Entfernung Raule's (für immer!) eine hoffnungerweckende Aenderung erfahren; das Calcul, daß die Beseitigung des unerträglich nothwendigen Mitgliedes der Marinebehörde derselben einen neuen Strom an Mitteln oder Ideen zulassen werde und müsse, erwies sich als falsch: das Gewicht des Entgegenstrebenden, ursprünglich durch Raule's eigennütziges Wirken erzeugt, erdrückte alles dasjenige, womit man die sich lösenden Materialien zum leicht aufstrebenden Gebäude wieder zusammenzufügen gedachte. Die Gesellschaft selbst fand dadurch das Ende ihrer vielgliedrigen Existenz, daß Friedrich I. zur Sicherung der von ihm eingegangenen Verpflichtungen in Bezug auf Bezahlung der

Renten u. s. w., das Gesammtvermögen der Gesellschaft mit Beschlag belegen ließ. Auf diese Weise war eine spätere gütliche Auseinandersetzung mit den Theilhabern angebahnt, die durch eine Generalversammlung vollständig erledigt werden konnte.

Wenden wir uns zu den afrikanischen Forts zurück, so finden wir auch dort nur Verwirrung und Streit; — Streit innen und außen, Unsicherheit aller Verhältnisse und Rathlosigkeit in allen Dingen. So war die äußere Anschauung eine sehr traurige und beklagenswerthe, welche keine Spur von der brandenburgischen Ehrenfestigkeit zeigte. Und dennoch hatte das bessere Element auch fern vom Vaterlande fruchtbaren Boden gefunden und manch' Saamenkorn der Gesittung war aufgegangen und hatte reiche Frucht getrieben. Groß-Friedrichsburg, wie Accoda und Arguin waren allerdings Schleichhändlernester geworden, Befehlshaber und Kaufleute zu Strauchräubern und Betrügern herabgesunken, die Besatzungen der Pflichten als Soldaten entbunden, — doch der durch v. d. Gröben und seinen Genossen dorthin verpflanzte Geist echt brandenburgischer Sitte, der Treue und des Gehorsams, des Fleißes und der Achtung vor dem Göttlichen im Menschen hatte Wurzeln tief und weit genug geschlagen, um nach verheerenden Stürmen immer neue Triebe erwecken zu können. Dunkle Ahnungen von einer Erziehung des Negervolkes zu einem wahrhaft menschlichen Leben, für welche zu der Zeit kein Volk sonst noch Sinn bezeigte, scheinen doch in den von Seiten Brandenburgs mit den Negern angeknüpften Verhältnissen sich abzuspiegeln. Erklärlich wird dadurch die freudige Opferbereitschaft der Neger für die brandenburgische Herrschaft, weil diese sich ganz anders eingeführt hatte, als die der übrigen in Afrika colonisirenden Mächte. Noch vor dem Tode Friedrich's I. entbrannten abermals die heftigsten Kämpfe um die brandenburgischen, nunmehr preußischen Besitzungen; das Fort von Accoda wurde von den Engländern gestürmt und Engländer und Holländer suchten in Gemeinschaft gegen Groß-Friedrichsburg zu operiren. Doch hier stießen sie auf entschiedenen Widerstand, den sie um so weniger vermuthet hatten, als der Commandant des Forts, Lange, sich das Mißtrauen und die Unzufriedenheit der unter preußischer Hoheit stehenden Negerstämme zugezogen hatte, ein Umstand, der seiner Natur nach den feindlichen Angriffen sehr erwünscht sein mußte. Jean Cunny aber, ein mächtiger Negerfürst, dessen Neigungen der hol-

ländischen und englischen Occupation des streitigen Besitzes zuwiderliefen, erhob sich unerwartet mit seinem Volke zu Gunsten der preußischen Krone und lagerte sich mit 5000 Mann bei Groß-Friedrichsburg. Siegreich in allen Gefechten, welche er den Feinden Brandenburg-Preußens auf Guinea lieferte, suchte und fand er seinen Lohn einzig im eigenen Ruhm und in dem wirksamen Schutze der schwachbesetzten Veste. Es schien vergebliche Mühe, sie durch Gewalt in Besitz zu nehmen. Jean Cunny mit seinem schwarzen Heere bildete eine lebendige, undurchdringliche, das Fort schützende Mauer. Um aber „das Raubnest", wie die Engländer im Zorn über das Mißlingen ihres Vorhabens das Fort bezeichneten, wenigstens zu zerstören, legten sie zwei Kriegsschiffe vor den Hafen und drohten, keinen Stein auf dem anderen lassen zu wollen. Fernerer Widerstand wäre nur verderblich gewesen; die Landtruppen der englischen und holländischen Compagnie waren zerstreut und die geschlagenen Reste theils eingeschifft, theils zurückgezogen, je nachdem diese aus europäischen Söldnerhaufen oder geworbenen Negervölkern *) bestanden. Jean Cunny's Schwert fand keinen feindlichen Mann mehr auf dem Gebiete von Groß-Friedrichsburg, und gegen Kriegsschiffe half weder sein Muth noch seine Waffe. Brandenburgs Fregatten waren aber vom Weltmeer verschwunden und hatten die Ehre nicht mehr erlebt, die königliche Flagge mit dem schwarzen Adler zu hissen. So sah sich der neue Befehlshaber der Veste Du Bois in die Nothwendigkeit versetzt, mit dem Belagerer in Unterhandlung zu treten, der sich, in Folge der Drohungen Jean Cunny's, die holländischen und englischen Nachbar-Colonieen verwüsten zu wollen, sobald nur ein Schuß gegen die Mauern des Forts gefallen sei, bereit finden ließ, den angetragenen Vergleich anzunehmen: Accoda wurde zurückgegeben und die Brandenburger (als solche waren sie nun einmal bekannt) blieben im Besitz ihrer Colonieen. Den Schutz, welchen das Mutterland nicht zu leisten vermochte, gewährte ein wilder Stamm in bewunderungswerther Uneigennützigkeit, da ihm keinerlei Vortheile Seitens der brandenburgischen Colonieen zu Theil geworden waren und solche ihn daher auch nicht verlocken konnten, das Schwert um derenwillen zu ziehen. Der

*) Die Kämpfe der europäischen Mächte auf der Küste von Afrika wurden, wie Bosmann in seiner Description of Guinea mittheilt, durch besoldete Negerstämme geführt; nur die Besatzungen der Forts waren europäisch.

Einfluß eines gesitteten, menschlichen Verkehrs feierte einzig und allein die Triumphe: er warb ein Heer ohne Trommelschlag und ohne Aufruf, und dieses führte einen siegreichen Krieg ohne Sold und ohne Hoffnung auf solchen. Der Friede war scheinbar wieder hergestellt; doch sein Bestand war nicht wahrscheinlich, da die Gegner ihn unter zu ungünstigen Bedingungen abgeschlossen hatten und daher voraussichtlich war, daß sie jede Gelegenheit benutzen würden, ihre Absichten erfolgreicher durchzuführen. Man glaubte auch weder in Berlin noch auf Guinea selbst an eine vollständige Ausgleichung, sondern war schon mit den friedlichen Zeiträumen von kurzer Dauer zufrieden, um nur einigermaßen den Verkehr mit den Colonieen einerseits und dem Mutterlande andererseits offen zu halten.

Eine entschieden negative Richtung in Bezug auf See- und Colonial-Angelegenheit schlug die Regierung aber nach dem Tode Friedrich's I. ein. Der erste König Preußens starb nach 25jähriger Regentschaft am 25. Februar 1713 und überließ seinem Sohne Friedrich Wilhelm I. den neuen Königsthron mit den besten Wünschen für dessen Ausbau. Das Marine- und Colonialwesen trug die Spuren der nicht aufzuhaltenden Auflösung an sich, und selbst ein besserer Arzt als Friedrich I. würde keine Mittel gefunden haben, dem unorganisirten Körper neues Leben einzuhauchen. Wollten wir eine Kritik der Maßregeln dieser Darstellung zufügen, so würde sich allerdings nachweisen lassen, daß in vielen Fällen der rechte Weg zur Erreichung und Befestigung einzelner Vortheile verfehlt worden, — doch wo das Ziel so aller Form entkleidet war, wie im Flotten- und Colonialwesen, da ist ein Abirren vom Pfade, der zum Ziele führen konnte, wohl zu entschuldigen, und Irrthümer, aus Rücksichten anderer Vortheile entsprungen, verdienen eine ganz verschiedene Beurtheilung von denen, welche durch Eitelkeit und sonstige menschliche Schwächen entstanden sind. Friedrich I. hatte die beste Absicht, der Marine seine Fürsorge zuzuwenden; daß er die Flotte nicht vorzugsweise berücksichtigte, findet in den Neigungen und Plänen dieses Fürsten seine volle Begründung. Er war nichts weniger als begeistert für das mühevolle Werk der Gründung einer Seemacht, deren dringende Nothwendigkeit zur Entwickelung der politischen Machtstellung er nicht öffentlich anerkennen und nicht öffentlich leugnen wollte, und, gleichgültig gegen die Zukunft dessen, was sein großer Vater

begonnen, hatte er einzig aus Pietät und im Gefühl des fürstlichen Stolzes die Lieblingsidee desselben nicht fallen lassen.

Der nur für strenggeregelte Ordnung und pedantisches Schrittmaß sich interessirende Friedrich Wilhelm I. hielt die Schöpfung einer Kriegsmacht zur See für ein kostbares Spielzeug, ohne zu bedenken, daß dem Gründer dieses Spielzeuges solche Anschauung fern gelegen hatte, als er mit seinen Fregatten die Siege der Landtruppen vorbereitend unterstützte. Doch bei der Thronbesteigung des Königs im Jahre 1713 hatte das Werk ein nicht empfehlendes Aeußere: nur Trümmer desselben lagen vor den Blicken des fünfundzwanzigjährigen Monarchen, und was er seit 1705, seit der Zeit seiner Einführung in den Staatsrath, gesehen und erlebt, das konnte unmöglich in seiner Seele Begeisterung erwecken, wohl aber zu der richtigen, leider! nur zu beklagenswerthen Ueberzeugung führen, daß es der preußischen Flagge nicht zur Ehre gereichen könnte, Schleichhändler, Betrüger und Schelme zu schützen.

Nachdem die Lage der Dinge solche Gestalt gewonnen, daß es am gerathensten schien, den Auflösungsprozeß möglichst zu beschleunigen, war des Königs fernerer Ausspruch, daß die Colonieen dem Mutterlande das Geld entzögen, anstatt ihm Geld zuzuführen, eben so gerechtfertigt; — auch die politische Rücksichtnahme auf das Fürstenthum Ostfriesland war außerdem seit dem Jahre 1694, in welchem der Kaiser bei der Zurückgabe des Schwiebusser Kreises dem Churfürsten die Anwartschaft auf dasselbe gewährt hatte, weniger bindend geworden, — und so schien sich Alles zu Gunsten des Aufgebens der Colonieen — von der Kriegs-Marine war nicht einmal mehr die Rede — vereinigen zu wollen. Indessen fanden sich allsogleich keine Käufer für die feilgebotenen Besitzungen. Die englisch-afrikanische, wie die holländisch-westindische Handelsgesellschaft verweigerten den Ankauf, und eben so wenig mochte sich die Krone Englands verpflichten, gegen Ueberlassung der afrikanischen Colonieen die Abtretung der Stadt Elbing von Polen an Preußen auszuwirken.

Um nun bis zur Zeit der Veräußerung der außereuropäischen Besitzungen dem Unwesen der Schleichhändler Schranken zu setzen, ohne neue Geldopfer für die Ausrüstung von Schiffen bringen zu müssen, ertheilte Friedrich Wilhelm noch im Jahre 1714 königliche Kaperbriefe gegen alle diejenigen Schiffe, die innerhalb der preußi-

schen Grenzen an der Küste von Afrika Schleichhandel treiben würden, und dies war die erste Scene des letzten Actes im Trauerspiel, bei dessen Schluß, der Ausfertigung der Abtretungs-Urkunde, der Vorhang ein Bild treuster und hingebendster Aufopferung auf den Schutthaufen brandenburgischer Batterieen verhüllte.

Die Werfte in Königsberg und Emden sahen Wüsteneien ähnlich und die über See einlaufenden Nachrichten brachten einstimmig nur Klagen und Beschwerden, daß man die Besatzungen der Forts nicht wie Soldaten halte und ansehe, die in des Königs Dienst stehen, sondern wie Schelme, deren Leben verwirkt sei; daß man die Mauern einstürzen lasse, hinter denen die Soldaten noch einzig Schutz suchen können, und das verfallene, einer Bresche ähnlich gewordene Thor des Forts Groß-Friedrichsburg nicht einmal wieder aufrichte, wie durchaus nothwendig sei. — Zehn Jahre früher hatten solche Klagelieder das Gewissen der Regierung geregt und bewirkt, daß eine Verstärkung an Mannschaften und Zufuhren für die Besatzungen hinüber gesandt wurden; im Jahre 1717 aber trat kein Fürsprecher für die „afrikanischen Raubnester" auf, weil kein Interessent der Gesellschaft im Regierungscollegium saß und Friedrich Wilhelm's Ordnungssinn sich auf's Heftigste gegen die liederliche Verwaltung derselben sträubte. Ihm war das neue Anerbieten der holländisch-westindischen Handelsgesellschaft, die überseeischen Besitzungen kaufen zu wollen, daher bestens erwünscht; es schien ihm das Anerbieten ein Rettungsruf in der Noth des Zweifels, die Vesten nothdürftig zu erhalten, bis eine schickliche Gelegenheit eintreten würde, sich der durch ihren Besitz entstehenden Verpflichtungen zu entledigen, oder sie ohne alle Entschädigung abzutreten an England oder Holland. Ersteres hatte für gewiß annehmen zu dürfen geglaubt, daß die (brandenburgischen) Colonial-Besitzungen ihm ohne Weiteres mit Nächstem zufallen müßten, und war nicht wenig durch das plötzliche Dazwischentreten der holländischen Compagnie erstaunt, welche sich zur Zahlung eines Kaufpreises von 6000 Dukaten bereit erklärte, von welcher Summe ein Drittheil gleich, die übrigen Drittheile aber nach erfolgter Besitznahme gedeckt werden sollten. Den Käufern blieb es überlassen, sich in den Besitz der Vesten zu setzen.

Wie oben erwähnt, waren die Verschanzungen auf Guinea mit sammt ihren Besatzungen und Ausrüstungen so vernachlässigt worden,

daß die Klagen und Beschwerden kein Ende finden wollten, und sich der Oberbefehlshaber der Guinea'schen Forts entschließen mußte, persönlich am Throne um Abhülfe der Uebelstände zu bitten. Er berief nach dieser Entschließung den Negerfürsten Jean Cunny, der schon einmal die preußische Flagge mit seinem Blute gerettet hatte, zu sich und bat denselben, den Schutz des Forts bis zu seiner Rückkehr aus Europa übernehmen zu wollen. Jean Cunny sagte seine Hülfe zu, und der Oberbefehlshaber Du Bois ging unter Segel nach der Heimath. Noch ehe er seinen Fuß an's Land gesetzt und seine Vorstellungen anzubringen Gelegenheit gefunden, war indeß der Kauf-Contract in Betreff der Abtretung der ihm untergebenen Forts bereits unterzeichnet und zwei holländische Kriegsschiffe schon auf hoher See, um die Besitzergreifung des erworbenen Gebiets im Fall der Noth zu unterstützen. Jean Cunny aber hatte von brandenburgischer Disciplin genug in sich aufgenommen und sein natürliches Rechtsgefühl, durch den wohlverstandenen Begriff der Ehre geläutert, zur Richtschnur seiner Handlungen gemacht, daß er sich entschieden weigerte, der Aufforderung des holländischen Gouverneurs von Mina, Groß-Friedrichsburg behufs Uebergabe an Holland zu räumen, Folge zu geben. Ihm wäre der Schutz dieser Veste vom preußischen Befehlshaber übertragen, erwiderte er, und so lange er die Commandantschaft nicht in die Hände desselben zurückgegeben, müßte er sich als Offizier der preußischen Krone betrachten und würde nicht dulden, daß an dem ihm anvertrauten Gut auch nur ein Stein verrückt werde. Wiederholte Vorstellungen halfen ebensowenig, weil der Negerfürst willenskräftig erklärte, daß ihn nichts in seiner Treue gegen den König von Preußen wankend machen könnte. Holländischerseits schritt man nun zu Gewaltmaßregeln. Man schiffte alsbald eine Abtheilung von 50 Mann unter der Führung des Hauptmanns van der Höven aus, um die Veste, wie man glaubte, stürmenden Fußes zu nehmen, da die Besatzung keinen großen Widerstand vermuthen ließ. Die Vertheidiger hatten sich indessen sehr wohlbedacht so lange passiv verhalten, bis die kleine Sturm-Colonne auf eine so geringe Distance herangerückt war, daß das wohlgezielte Musketen-Feuer*) der Besatzung ihre Glieder zu Boden streckte, und nur der Hauptmann sich schwer verwundet an Bord

*) Munition für die Geschütze war gar nicht mehr vorhanden.

eines Bootes retten konnte. Dieser unerwartete Widerstand ließ den holländischen Occupationstruppen wenig Aussicht, sich auf friedlichem Wege der Forts zu bemächtigen, da außerdem durch Kundschafter die Nachricht nach Mina gelangte, daß Jean Cunny ein Heer von 20,000 Mann zusammengebracht habe, um den Holländern den Eintritt in preußisches Besitzthum zu verweigern.

Als die Kunde hiervon nach Europa gekommen, beeilten sich die Käufer durch Zahlung des Restes der Kaufsumme, sowie durch das fernere Zugeständniß der Ueberlassung einer Actie im Werthe von 6000 Gulden, eine förmliche Abtretungs-Urkunde der Forts von Groß-Friedrichsburg, Accoda und Arguin*) zu erhalten, welche denn auch am 13. August 1720 zu Berlin ausgefertigt wurde. Jean Cunny aber, da der preußische Oberbefehlshaber nach diesen Vorgängen gar nicht mehr nach Guinea zurückgekehrt war, hielt fest an seinem gegebenen Wort und führte einen erbitterten Krieg zur Ehre der preußischen Flagge, welche nach wie vor auf der Westküste Afrika's wehte. Verlassen von seinem Schutzherrn, der nicht gekommen war, die Flagge niederzuholen, der keinen Bevollmächtigten abgesandt, um die Richtigkeit der Urkunden zu bezeugen, setzte der Negerfürst mit bewunderungswürdiger auf ehrenhaftester Grundlage ruhender Treue den Kampf sieben Jahre lang fort, — ein fast einzig dastehender Fall in der Geschichte, die der Beispiele genug zeigt von Eigennutz, Verrath und Feigheit civilisirter Völker, aber keines wie dieses, wo ein rohes Volk für fremde Ehre gekämpft bis zum ruhmvollen Tode. Bis zum Uebermaß gereizt, verband sich in Jean Cunny's Seele mit dem Sinne der Treue und Ehre noch der tödtlichste Haß gegen die Holländer, welche den erkauften Besitz mit bedeutendem Verluste an Menschen und Material im Jahre 1725 endlich antraten, als sie schon verzweifelten, jemals in den Genuß dieser Colonieen zu treten. Der Negerfürst, ein wahrhafter Held, dessen Andenken die Geschichte wenigstens ehren wird, verschwand unbesiegt plötzlich in den Wäldern seiner Heimath. — Niemand hat Kunde von seinem Untergange erhalten.

Nicht viel besser als auf Guinea ging's den Holländern auf Arguin. Nachdem sie das Fort daselbst in Besitz genommen, machte

*) Takrama war längst aufgegeben.

Frankreich Anspruch auf die Colonie und behauptete dieselbe durch Waffengewalt mit geringer Unterbrechung. *)

Der Todeskampf der Schöpfung Friedrich Wilhelm's des Großen, deren Verstümmelung wir schon beklagt haben, war ein langer und schmerzlicher. Es war, als wollte sich das edel und groß Gedachte und das eben so kühn Begonnene nicht losreißen vom Leben, — es war, als könnten die brandenburgischen und preußischen Farben nicht schwinden von dem Boden, darüber sie geweht, — es war, als müßten sie noch an der Bedeutung des genialen Versuches festhalten, wenn ihre Träger es auch nicht mehr vermochten, — als müßten sie verpflichtet bleiben, da zu haften, wohin das Schicksal, die historische Bestimmung, sie im Namen des Vaterlandes sicher geführt.

Doch es giebt deren heut noch Viele, die sich nicht begeistern können für den Glauben an die Zukunft ihres Vaterlandes, die sich vor jedem Schritte und jedem Blicke scheuen, der über die Grenzen des nächsten Gesichtskreises hinauseilt, und im Festklammern an die schützenden Grundpfeiler der Gegenwart nicht den Muth haben, sich auf die Fluthen des Lebens zu wagen. Und an eben solcher Seelen niedrigen Gedankenflügen scheiterte das vom größten Hohenzollern erdachte Werk, und in solcher Seelen Eigennutz versank jeder Versuch der Rettung, welchen Friedrich III. (I.) anzustellen oft entschlossen war. Als Friedrich Wilhelm I. die Regierung des von seinem Großvater erst geschaffenen Staates antrat, war nichts mehr zu retten, sondern nur die Nothwendigkeit geboten, die die Colonieen mit dem Mutterlande verbindenden Fäden möglichst schmerzlos zu lösen.

Wie ganz anders würden die Verhältnisse in Bezug auf die Marine Preußens sich gestaltet haben, wenn Graf Dohna den zwölfjährigen Friedrich Wilhelm nicht zu rechter Zeit vor seiner Abreise nach England vom König Wilhelm III. zurückgefordert und der junge Prinz, als präsumtiver Thronfolger Englands, den stolzen Drang des meerbeherrschenden Volkes kennen gelernt hätte! **) Doch solche

*) Siehe Anmerkung Seite 77.

**) Der Biograph Morgenstern berichtet die Anekdote, daß König Wilhelm (III.) von England die Absicht gehabt, den Kronprinzen als seinen Nachfolger auf dem englischen Throne ausrufen zu lassen. Er hatte ihn von Helvoetsluis schon auf sein Schiff bringen lassen, als der Haushofmeister Graf zu Dohna noch zu rechter Zeit nacheilte und den Prinzen zurückforderte, der

Combinationen sind zu schwankend und träumerisch, als daß die ernste Muse der Geschichte sich mit ihren Lösungen abmühen möchte. Friedrich Wilhelm's natürlicher Charakter stemmte sich gegen alles Bewegliche und Leichte, und erholte sich nur am Abgemessenen und Festen. Der cadencirte Schritt des Grenadiers glich dem ruhigen Gange seiner Gedanken. Da war also von der Natur die Hoffnung versagt, durch kühne Sprünge zu erreichen, wohin der Fuß schreitend nicht gelangen kann.

Selbst als Friedrich der Einzige den preußischen Thron bestieg und dem Aar die Schwingen wieder wachsen ließ, belebte sich der erstarrte Körper nicht. Dem großen Manne blieb weder Raum noch Gelegenheit, wiederum aus Nichts eine Kriegsflotte erstehen zu lassen; im Kampf gegen halb Europa waffnete er den Stolz seines Geistes für ein ganz anderes Ziel, auf welches Friedrich I., der Gründer des preußischen Königsthrones, hingewiesen hatte. Es galt den Ringkampf um einen Schritt höher in der historischen Bedeutung der Hohenzollernkönige, und um diesen Schritt galt's einen Kampf im blühenden Schlesien. Und dennoch, als im Mai des Jahres 1744 der letzte Sprößling des ostfriesischen Regentenhauses Cyrksena gestorben war und Friedrich das preußische Besitzergreifungs-Patent in allen Straßen der Stadt Emden hatte anheften lassen, — dennoch schien es, als sollte die alte Handels-Gesellschaft dieser Stadt sich aus ihrer Gruft erheben, um mit besserem Rechte unter preußischer Flagge überseeischen Handel zu treiben. Emden wurde 1751 zum Freihafen erklärt und daselbst eine asiatische Handels-Compagnie errichtet. Auch vom alten Schloß Gretsyl, welches vor beinahe hundert Jahren schon einmal seine Thore geöffnet hatte, um brandenburgische Besatzung aufzunehmen, wehten wieder die preußischen Farben, und die Brandung der Nordsee schäumte an den Mauern und Bollwerken preußischer Lande. Der Anlage eines Kriegshafens wurde aber nicht gedacht, wie sich überhaupt keine Stelle in den historischen Schriften des königlichen Philosophen findet, an welcher der Marine Erwähnung geschähe, und auch keine Bemerkung des Königs aufbewahrt ist, welche

---

wegen dieses unverantwortlich vereitelten Anschlages des Königs Wilhelm lange Zeit einen Groll gegen diesen Haushofmeister und dessen Familie gehegt haben soll.

Förster, Preuß. Helden.

mit Beziehung auf die Gründung oder auf die Nothwendigkeit der Gründung einer Flotte für Preußen gesprochen wäre.

Friedrich pflegte die Cultur des Landes durch inneren Ausbau; er führte Canäle und schuf Manufacturen, so lange der Frieden ihm Muße ließ; während seiner Kriege hatte er keine Mittel übrig, Neues zu schaffen, am allerwenigsten solche Werke, deren Nutznießung den Enkeln hätte bewahrt bleiben müssen.

Nur einmal begegnen wir armirten Schiffen, welche der Heldenkönig auszurüsten befohlen hatte. Wir mögen dieser Begegnung nicht ausweichen, weil unser Stolz sich dabei hebt und die Bewunderung sich steigert für den Einzigen, wie ihn seine Zeit genannt, dessen Seele nichts unerreichbar schien. Unter seinen Händen entfalteten sich die Mittel zu wunderbarer Kraft, und aus unscheinbaren Stoffen bildete sein erfinderischer Geist mit unbeugsamem Willen das Material zu den glorreichsten Siegen.

Der zwischen Friedrich und halb Europa entbrannte Krieg, welcher mit gewaltigen Schritten den nördlichen und auch mittleren Theil Deutschlands, insbesondere aber Schlesien und Sachsen, durchstürmte, hatte in Folge der Theilnahme Schwedens am Kampfe die Ostsee-Küste des Preußenlandes nicht unberührt gelassen, und wenn dem Könige auch eine Kriegsflotte fehlte, oder ein Mann wie Raule, — dessen Erwerbssinn mit ganz anderen Dingen wucherte, als heutzutage unsere Handelsherren —, um Russen und Schweden von Colberg und den Odermündungen in ihre Buchten und Skären flügellahm heimzuschicken; so fand der geistreiche und thatkräftige fürstliche Kriegsheld, inmitten wechselnden Schlachtenglücks, doch Mittel und Wege, das Mögliche, wenn auch nicht Wahrscheinliche mit Erfolg zu versuchen. Bereits nach der unglücklichen Schlacht von Kollin (18. Juni 1757) hatte Friedrich dem General von Manteuffel diejenigen Anordnungen übertragen, welche nach dessen und des Kammer-Präsidenten von Aschersleben Ermessen für zweckdienlich gehalten würden, um die Inseln Usedom und Wollin, sowie die Mündungen der Divenow und Swine gegen das diese Gewässer bedrohende schwedische Geschwader zu schirmen.

An Kriegsmaterial der weiland churbrandenburgischen Flotte, in deren Flagge der rothe Aar mächtig gerauscht, war nichts mehr vorhanden: man erzählte sich nur noch von einer Sage, daß einst

Friedrich Wilhelm, der große Churfürst, seinen Churscepter auch über West-Afrika geschwungen, aber vergeblich angekämpft habe gegen die Flotten der neidischen Krämer Hollands und Frankreichs. Jetzt, wo drei oder vier seetüchtige Fregatten der sonst die Ostsee beherrschenden schwedischen Flotte die Spitze geboten haben würden, mußten die Diener des Heldenkönigs zu Handelsfahrzeugen ihre Zuflucht nehmen, diese nothdürftig kriegsmäßig herzurichten versuchen und mit einigen schweren Festungs-Geschützen armiren, um die pommersche Küste, vor Allem Stettin so gut wie möglich zu sichern. Die vorher gedachten Bemühungen des General-Majors v. Manteuffel hatten nicht zum Ziel geführt; der Feldmarschall Lehwald erst, welcher beauftragt worden, die gelandeten schwedischen Hülfsvölker „unter allen Umständen", wie Friedrich zu befehlen gewohnt war, in Schach zu halten, bestand auf kräftiger Herrichtung einiger größerer Fahrzeuge, und mit anerkennenswerther Thätigkeit betrieb der General-Lieutenant Graf zu Dohna durch den Stettiner Kaufmann Daniel Schulz die maritime Ausrüstung. Es wurden 4 Gallioten und 4 größere Fischerfahrzeuge nebst 4 Espings mit den nöthigen Geschützen versehen und zu Kriegsfahrzeugen gestempelt. — „König von Preußen", Capitain Schwarz, 81 Mann Besatzung, „Prinz von Preußen", Capitain Likfeld, 79 Mann Besatzung, „Prinz Heinrich", Capitain Brun, 76 Mann Besatzung, „Prinz Wilhelm", Capitain Braunschweig, 75 Mann Besatzung, ferner die Galeeren „Jupiter", „Mars", „Neptunus" und „Merkurius", bedeutungsvoll benannt, bildeten mit den 4 schon genannten Espings*), mit 603 Köpfen Besatzung, das bescheidene Geschwader, die geringe Macht, welche der siegreiche Held von Leuthen seinem allerdings numerisch und moralisch unbedeutendsten Feinde zur See entgegenstellen konnte. Gerade 38 Jahre vor dieser Zeit des schwachen Versuchs, die Sicherung der Küste schwimmenden Bollwerken anzuvertrauen, war die Abtretungs-Urkunde der letzten brandenburgischen Colonie-Besitzung unterzeichnet und Decennien vorher schon der Stolz Friedrich Wilhelm's des großen Churfürsten, seine Fregatten, die Schwedens Flotte und Spaniens Armada Trotz geboten, in seichten Häfen verfault. Die Zuflucht zu Fischer-

*) Esping, ein bei Schweden und Dänen gebräuchliches kleines Fahrzeug mit Jachttakelage und ohne Spiegel.

barken oder höchstens zu Küstenfahrern, deren kaufmännische Benutzung durch die schwedische Blokade verhindert wurde, war eine Folge der Verleugnung jener Vortheile, welche der erste Gründer einer brandenburgischen Kriegsmarine für seinen Staat erringen wollte. Die Noth zwang zu außerordentlichen Mitteln. Diese kleine Escadre war bestimmt, die Mündungen der Oder zu schützen und ferner das Vordringen der schwedischen Flottille im Haff zu verhindern, und dies Alles zu einer Zeit, da die Schlacht bei Kunersdorf (12. August) schon geschlagen und Friedrich, wenn auch nur für kurze Zeit, auf seiner Siegerlaufbahn aufgehalten war, — da sich in Folge dessen der Verlust an Kriegsmaterial und der Mangel an Hülfsquellen bedenklich gesteigert hatten. Und wie bei Kunersdorf sich der preußische Heldenmuth, eines besseren Glückes würdig, zurückgeworfen sah aus seinem Lichtkreise, so fand — die heldenmuthige Escadre, fechtend für Friedrichs Ruhm, im Stettiner Haff ihren Untergang. Es ist uns ein anscheinend officieller Bericht dieser Begebenheit aufbewahrt, der wörtlich lautet: „Darstellung von dem zwischen der Königlich Schwedischen Escadre und denen zu Soutenirung des Haffs auch dahin gehörigen Binnen-Gewässer ausgerüsteten Königlich Preußischen Galliots und Galeeren den 10. September 1759 vorgefallenen Treffen": „den 19. August drang die schwedische Escadre bei der Anclamer Fähre und Mönchow ein, nachdem die Schwedischen Usedom zu Lande schon besetzt hatten, den 20. wurde auf die West- und Ost-Klüne mit 2 Espings recognoscirt, auf dieselbe aber Schwedischer Seits kanoniret wurde, worauf man diesseits aus den Kanons an den großen Schiffen repliciret, damit sotahne Espings nicht in den Grund geschossen wurden, obgleich einer davon einen Schuß bekommen; dito wollten die Schweden das Fahrwasser bei den Bock mit einer Galeere und etliche Espings ausspielen, man ging ihnen mit einer Galeere und 2 Espings entgegen und suchte ihr Vorhaben zu vereiteln, kanonirte zu dem Ende von beiden Seiten und nöthigte obige Fahrzeuge, sich zurückzuziehen; den 21. ist nichts sonderliches vorgefallen, als daß man sehen könne, wie die Schweden auf dem Lande geschanzet;

den 22. wurde unsre Flotill von der Landseite scharf beschossen, die Kanonade nahm ihren Anfang des Morgens um 5 Uhr und dauerte bis Vormittags ½9 Uhr; es ist diesseits nichts unterblieben, die An-

höhen so viel möglich zu bestreichen. Da wir aber unsererseits durch anhaltendes Feuer aus Kanonen und Haubitz dergestalt zugesetzet wurden, daß man besorgen mußte, daß ein oder mehrere Schiffe in den Grund gebohret werden möchten, weil man doch gegen die Landseite nichts auszurichten kapable, so hat man sich an die andere Seite in die Gegend von Kühler Ort postiret, jedennoch aber so, daß man hieraus das Fahrwasser im Auge haben und dasselbe bestreichen könne, den 23. wurde von der schwedischen Flotte auf die unsrige bei gedachtem Kühler Ort kanoniret und mit Bomben gespielet, um uns von da zu delogiren, man soutenirte sich aber diesen Tag; den 24. aber gingen die Schweden mit einer von ihren großen Galeeren und noch anderen Fahrzeugen, nachdem sie die erstere zuvor gelichtet, bei Münchow über die Bank und suchten zwischen denen Bock Cämpen vor, um in das Fahrwasser bei der Ostklüne zu dringen. Man rückte dahero, um dieses zu verhindern, mit denen 4 Galeeren ihnen seitwärts entgegen, wurde aber von der Kanonade der schwedischen Fahrzeuge, wozu auch die von der Landseite kamen, in die genommene Position repoussiret und also erreichten die Feinde das Fahrwasser bei der Klüne, ohne daß sie nöthig hatten, den Bock und die Elbstrecke zu passiren, wodurch aber die Preußische Flotill in nicht geringe Verlegenheit gerieth. — Es hatten also die Feinde den 25. und 26. Zeit, ihre gelichteten Galeeren wiederum in Ordnung und einen Prahm anzubringen;

den 27. fiel zwischen unsere Galeeren und Espings und denen Schwedischen Fahrzeugen unter dem sogenannten Borcker ein Charmützel vor, weil letztere muthmaßlich intendirte mit den mittel Galeeres und Espings einen Versuch zu machen, ob mit den großen Galeeren beim Borcker über den Grund wegzukommen und denen diesseitigen Fahrzeugen die Passage abzuschneiden wäre, gestalten sodann die Feinde die diesseitige Flotte nicht allein leicht in die Mitte bekommen, sondern auch etwa ein Debarquement am Haff und der Wollin'schen Seite zu noch größeren Nachtheil vornehmen konnten, bei welcher Gelegenheit unsere Flotte sodann von selbst folgen müssen.

Man hat dahero vor die Flotill am diensamsten erachtet, zwischen den 27. und 28. des Nachts, da der Wind noch ziemlich favorable sich in die Position zwischen den Rebzin- und Wootziger Haken zu begeben, gestalten es eine Unmöglichkeit war, den Feinden weiterhin das Fahrwasser und das kleine Haff zu disputiren.

Auf dieser Retraite wurde selbige Nacht, auch den 29., 30. und 31., theils wegen stürmisch Wetter, theils auch um den Feind durch Kreuzen zu observiren zugebracht.

Endlich rückte man den 1. September in der Disstanze von einer guten halben Meile dergestalt vor, daß der Rebzin= und Woozkiger Haken in den Rücken fiel.

Man erblickte aber kurz hernach, wie sich die Schwedische Escadre schon zwischen Grambin und Ueckermünde postiret hatte, und allem Ansehen nach nur auf guten Wind wartete;

den 4. brach selbige auf, um uns bei damaligem stillen Wetter anzugreifen, so jedoch durch den einfallenden starken Regen derzeit unterbrochen wurde. Unsere Lage war dangereux, weshalb die Schiffs=Offiziere einhellig anriethen, uns wiederum in die frühere Position zurückzubegeben, weil man durch den Rebzin= und Woozkiger Haken besser gedecket stände. Dies geschahe zwischen den 4. und 5. in der Nacht, der contraire Wind hielt den Schweden annoch zurück, einige Tage vor Anker zu bleiben;

Wie aber der Wind sich gegen den 10. besserte und die großen Galeeren vorhero bis auf 300 Mann augmentirt seien, erschienen die Schweden Vormittags kurz vor 9 Uhr gegen unsere Escadre en Ordre de bataille, feuerten ernstlich aus dem groben Geschütz, bei weiterer Annäherung aber aus 3pfündigen Canons von beiden Seiten.

Mittlerweile hatten die zwei Schwedischen Galeeren und die Espings auf den feindlichen linken Flügel bei den Woozkiger Haken 2 Preußische Galeeren (Mercurius und Jupiter) auf unserem rechten Flügel geentert, und wie die Schwedische von die 2 großen Galeeren Croneberg und Bleckinger unterstützet, so fielen die gedachte Preußischen Galeeren sogleich in die feindliche gewalt;

Dieser Umstand, da solchergestalt die Schweden die eroberten beiden Galeeren wider uns en flanque mitgebrauchten, nöthigte man unsere Schiffe unter Segel zu gehen, um so viel möglich das Gefechte zu kontinuiren und dem Feinde Abbruch zu thun. Es wollte aber der Wind hierzu nicht favoristren, dahero es denn geschahe, daß ein Schiff nach dem anderen dem widrigen Schicksal sich ergeben und in die feindliche Hände gerathen müsse, da die ganze Bataille von 9 Uhr Vormittags bis 4 Uhr Nachmittags gewährt.

Unterdessen ist doch eine feindliche halbe Galeere so gleichmäßig

von dem linken Flügel detagiret in Feuer aufgegangen, desgleichen auch ein feindlicher Espings untergegangen, davorhero dessen Volk in die Chaloupe gesprungen, weil aber solche überladen, ist sie gekentert (umgeschlagen).

Drei von unseren Espings hatten sich schon in wahrender Bataillиren verlohren und sich auf die Reise nach Ziegenort begeben. Der 4te aber so die Flucht nach dem Schwinzer Strande genommen, und wovon sich die Leute so gut wie gekonnt salviret, ist auch den Feinden hernach zu Theil geworden.

Es ergiebt sich also aus vorstehender Beschreibung, daß die Preußische Flotill der Uebermacht der Schwedischen Escadre im Haff weichen und sich außer denen 3 Espings, so ihre Retraite nach Stettin genommen, als Kriegsgefangene ergeben müssen. Die Schwedische Eskadre bestand aus 4 großen und 4 halben Galeeren (Carlscrona, Crone Bergen, Malmö, Blecking, Schwerdfisken, Delphin, Stören, Cabellion), 2 Bombenkitzen, 2 Galliots (Schnell und Wannwell), 4 Schaloupen und 2 Bombardier Prahmen mit 366 Seeleuten und 2293 Mann Landtruppen. Nachdem diese sich völlig wiederum gesammelt, wurden auf denen eroberten Preußischen Schiffen Schwedische Commandeurs gesetzet und Ordres ertheilet, alle Gefangene mit denen Galeeren Mercurius und Neptunus unter der Eskorte eines Schwedischen Galliotschiffes nach Stralsund zu bringen, ausgenommen 10 Mann zu jedem eroberten Preußischen Galliot und 10 Mann vor die beiden Galeeren Jupiter und Mars zur Mitbesatzung in dem Haff, um sowohl die Preußischen Bewegungen ferner zu observiren, als auch das Fahrwasser von und nach Stettin auszumessen. Die 4 eroberte Preußische Galliots gingen indessen den 21. September 1759 nach Swinemünde ab u. s. w. Von denen Preußischen Soldaten, so in die feindliche Gefangenschaft gerathen, und in dem Schwedischen Galiotschiffe „die Schildpadde" jemand von Stralsund nach Carlskrona transportiret werden sollen, haben sich selbst rantioniret und Schiff und Volk gezwungen, den 22. October 1759 in den Colberger Hafen einzulaufen. Sonsten sind noch unterwegs eschapiret 29 Mann."

Die Schweden hatten in dem eben beschriebenen Gefecht am Rebziner Haken 3 Schiffe und 120 Todte verloren. So rühmlich dieses Ereigniß an und für sich war, so verlor es sich doch damals

unter der Fülle von Großthaten, welche Friedrich's wohl oft geschlagene doch nie besiegte Armee ausführte, und ist selbst den Geschichtschreibern meist unbekannt geblieben; *) ebenso, daß 1761 die wieder kampffähig gewordene preußische Flottille sich durch einen Sieg über die schwedische Flotte gerächt und 1 Fregatte als gute Beute heimgeführt hat. — Es ist ein Stück Geschichte aus des großen Königs ruhmvoller Zeit, zwar ohne Bedeutung für die Gründung oder Wiederbelebung einer preußischen Seemacht, doch nicht ohne hohes Interesse für denjenigen, der, angelockt durch seine Liebe für Alles, was des Vaterlandes Ehre betrifft, selbst in dem unbedeutenderen Ereigniß den Keim des größeren suchen und finden möchte. **)

Aus diesem Grunde haben wir uns bei diesem Ereigniß länger aufgehalten und uns ausführlicher damit beschäftigt. — Ob das Friedrich untergelegte Wort: „gebt mir Danzig, und ich baue Euch eine Flotte!" wirklich gesprochen ist oder nicht, ist, wenn auch nicht als unwahrscheinlich zu leugnen, doch sehr zweifelhaft, da er im Besitze Königsbergs und Pillaus, also auch im Besitze der günstigen Gelegenheit war, den Bau einer Flotte, wenn derselbe überhaupt in seiner Absicht gelegen, durchzuführen. Wir führen den Ausspruch indessen gern an, weil wir gleich Vielen glauben möchten, was wir geschehen wünschen; doch während der ganzen Regierung Friedrich's läßt sich kein einziger Fall nachweisen, aus welchem hervorgeht, daß der unsterbliche Heldenfürst je ernstlich an einen Plan zur Gründung einer Flotte gedacht habe. Zwar hatte er zur Verwerthung seiner Forsten, aus staatsökonomischen Rücksichten, für Erweiterung und Hebung der Schiffswerften Sorge getragen und auf Rechnung der Seehandlung den Bau von Seeschiffen (auch Fregatten?) befohlen, mit welchen das genannte kaufmännische Institut Handel treiben sollte. So mußte auch der Plan des patriotischen Colberger Bürgers Nettelbeck, am Kormantin eine preußische Colonie anzulegen, von der Regierung Friedrich's II. unberücksichtigt bleiben, und um so mehr, als Nettelbeck's leidenschaftliche Phantasie wohl nirgend bei der Darlegung seiner Ideen das rechte Maß

*) Siehe Raumer's hist. Taschenbuch. 2. Jahrgang. 3. Folge.

**) Siehe meine Abhandlung über die Geschichte der brandenburgisch-preußischen Kriegs-Marine im 1. Bande 1856 des Archivs für Landeskunde im Königreich Preußen.

innegehalten, auch die Verhältnisse nicht berücksichtigt haben mochte, welche die Besitzergreifung eines Küstenlandes in West-Afrika als unausführbar hinstellen mußten. Die brandenburgischen Vesten in Guinea waren nicht mehr brandenburgischer Besitz, — und die Art ihres Verlustes trat einer Wiedererwerbung so weit entlegener Landestheile bei gänzlichem Mangel an Schiffsmaterial entschieden entgegen. Nettelbeck erhielt keinen Bescheid auf diese, einen abschläglichen auf die erneuerte Eingabe an Friedrich Wilhelm II., worin es heißt: „daß Se. Majestät auf den entworfenen Plan zu einer Seehandlung nach Afrika und Amerika für Höchstdero eigene Rechnung zwar nicht entriren möge, inzwischen die gemachten Vorschläge der Seehandlungs-Societät zugefertigt und derselben überlassen habe, ob sie darauf sich einzulassen für rathsam finde." Und die preußisch-pommersche Kriegs- und Domainen-Kammer zu Cöslin, an deren Collegium diese Angelegenheit verwiesen wurde, entschied: „da Se. königl. Majestät geruht hätten, auf jene Vorschläge nicht zu reflectiren, so könne auch besagtes Collegium sich auf das weitaussehende Handelsproject nicht einlassen." Somit war die Sache abgethan, — und mit Recht: denn Colonieen sind nur durch eine Kriegs-Marine zu gründen und zu behaupten, nicht durch fromme Wünsche kühner Herzen, welche die Segel einiger Kauffahrer schwellen. Die Gunst der Zeit war verscherzt; vielleicht, daß Friedrich in seiner ersten und kräftigsten Heldenzeit die rechten Mittel zur Realisirung der Pläne seines Ahnherrn gefunden und angewendet hätte; Nettelbeck's strebsamer, unternehmender Geist würde ihn eben so über Schwierigkeiten fortgeholfen haben, wie Raule einst des großen Churfürsten wirksamer Hebel gewesen war; der Sohn des Vaterlandes hätte seine begeisterte Liebe für das Seewesen auf das nationale Werk übertragen können, und die eigennützige Speculation des fremden Abenteurers wäre kein Hemmniß für den wahren Aufschwung desselben geworden.

Demselben patriotischen Seemann, dem nur die Gelegenheit fehlte, sich zum Seehelden aufzuschwingen, nach Art des Jean Bart, war es auch vorbehalten, auf dem Fort Arim die Reste altbrandenburgischer Armirung, sechs Geschütze, zu sehen, und sich in den Denkmalen der Gesittung und Ordnung von der geistigen Bildungskraft seines Vaterlandes in weiter Ferne zu überzeugen.

Der erste Abschnitt der Geschichte der brandenburgisch-preußischen Kriegsmarine findet am natürlichsten mit dem Obigen seinen Schluß. Alles dasjenige, was zwischen dieser und der anderen Zeit, in welcher die heutige Entwickelung angebahnt ist, stofflich noch vorliegt, kann füglich nur als Nachtrag in einzelnen Skizzen dem Leser mitgetheilt werden. Irgend einen Zusammenhang der Zeitperioden begründende Momente giebt es leider nicht, — Manches, was eine entfernte Aehnlichkeit mit Marine-Einrichtungen besitzt und von Einfluß auf die Gründung solcher zu sein scheint, täuscht nur durch die Form, in welche es gekleidet ist.

## Zweiter Abschnitt.

Zur rechten Würdigung des geistigen Aufschwungs, welcher die Idee, eine Kriegs-Marine zu gründen, in Preußen lebensthätig gemacht, ist die Kenntniß mindestens der Grundzüge der Entwickelungsgeschichte der deutschen (Reichs-) Marine durchaus erforderlich, wennschon die erste und ursprüngliche Anregung der Idee in Preußen nicht aus dem wilden Rufe und dem ungeregelten Verlangen des Jahres 1848 nach einer Flotte hervorgegangen ist. Doch gab diese Zeit einen mächtigen, nicht fortzuleugnenden Impuls, und Ursache und Wirkung wenigstens andeutend zu zeigen, ist vorläufig die Aufgabe für denjenigen, welcher die preußische Marine in ihren Entwickelungsstufen darzustellen versucht. Indessen kann's und wird's eben nur ein Versuch bleiben, weil die Zeit zu neu, ihre rasch wechselnden Eindrücke noch nicht stetig geworden sind und die damaligen ineinanderlaufenden Partei-Meinungen noch nicht abgeklärt genug erscheinen. Und selbst diesen sehr begränzten Versuch zu wagen, ist eine schwierige Aufgabe, — nicht, weil es mühsam ist, sich durch das regellose Treiben jener Zeit hindurchzuwinden und mit hellem Blick den Mittelpunkt, sowie die Ein- und Ausgänge zu erkennen, um danach die wahren Helden von den feigen, unnützen Schreiern zu unterscheiden, sondern weil das Material (sofern man nicht seinen eigenen Betrachtungen folgt) in den Händen derjenigen ruht, welche im deutschen Parlamente an die Spitze dieser Richtung der Bewegung traten. Sich lediglich auf Jene stützen, heißt ein Convolut von Wahrem und Unrichtigem, von Meinungen und Spielen der aufgeregten Phantasie, von Entschuldigungen und Vertheidigungen sammeln; sich ganz von

Jenen lossagen, führt zur Verkennung der herrschenden Bewegung. Dennoch sei der Versuch gewagt. Der Verfasser hat wenigstens den aufrichtigen Willen, unparteiisch zu sein.

Im dritten Abschnitte dieser Geschichte wird gezeigt werden, daß bereits im Jahre 1835, also 13 Jahre vor der gewaltsamen Bewegung, ohne Drängen einer erhitzten Volksmeinung, daher selbstständig, sich die Absicht der preußischen Regierung kundgab, Schritte zur maritimen Sicherung der Ostseeküste im engeren Sinne zu thun. Damals stand wie heut ein königlicher Prinz an der Spitze der Unternehmung, und um so mehr ist es zu bedauern, daß die Mittel des Staatshaushalts für unzureichend zur Ausführung derselben erklärt wurden, als Neigung und Talent das Werk gleichmäßig zum erwünschten Ausgange gefördert haben würden. Und weiter: seit dem Jahre 1840 erklangen hie und da auch im übrigen Deutschland Stimmen, welche auf die „Nothwendigkeit großer deutscher Colonieen und Kriegsflotten" hinwiesen; so erschien 1845 eine Broschüre, die, mit warmer Ueberzeugung geschrieben, den deutschen Volksgeist aufrütteln wollte aus seinem Schlafe, an den Nationalsinn appellirte und mit den Worten schloß: „Da aber diese ganze Schrift nur den einzigen Zweck hat, die maritime Erhebung Deutschlands wirklich zu fördern, so wird jene Fortsetzung auch nur dann erscheinen, wenn die Aufnahme dieser dem Publicum versuchsweise übergebenen Blätter voraussetzen läßt, daß eine weitere Entwickelung der darin niedergelegten Gedanken gewünscht wird." — Eine Fortsetzung ist nicht erfolgt. — Die Mahnung war nicht laut genug, oder ihr Ton nicht fähig, Sympathieen zu erwecken. Es ist hier nicht Raum, specieller auf den Inhalt einzugehen, doch wieder der Ort, einzelne Gedanken herauszunehmen, wie z. B., „daß Deutschland sowohl in quantitativer wie qualitativer Beziehung seines auswärtigen Handels eine sehr untergeordnete Stelle in Europa einnehme, daß es bei seinem Handel bedeutend verliere und sich durch denselben ruinire, daß er daher als ein höchst nachtheiliger Luxus erscheine." — „Deutschland müsse einen directen Handel nach allen anderen Erdtheilen einleiten." — Alle Mächte schreiten mit Riesenschritten in der Colonisation und Erwerbung neuer Länder vor u. s. w. —;" — „nur durch Colonieen und Kriegsflotten könne Deutschland selbstständig, wohlhabend und mächtig werden und seinem schwankenden, planlosen, erkünstelten Treiben ein

Ende machen; wohl ihm, wenn es noch Thatkraft genug besitzt, diesen Gedanken zu fassen."

Es besaß diese Thatkraft nicht. Selbst später, im Jahre 1848, das so fruchtbringend an gesunden und ungesunden Ideen war, wo jeder Gedanke, der mit der „Einheit" Deutschlands nur in irgend eine Beziehung gebracht werden konnte, Jubelruf und reiche Ausbeute erzeugte, wäre nimmermehr ein so gewaltiges Verlangen nach einer deutschen Flotte unaufhaltsam hervorgebrochen, wenn nicht Dänemarks Fregatten sich vor die Häfen, und gleichsam die Axt an Deutschlands Handel gelegt hätten. Nicht die durch folgerichtige Schlüsse gewonnene Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer Kriegsflotte zum Nutzen des gelähmten Handels rettete den Gedanken an die Möglichkeit der Schöpfung einer Kriegsmarine, nicht die Erfahrung, welche die Geschichte Englands, Frankreichs, Hollands (dessen Handel mit der Flotte sank) und Nordamerika's lehrt, sondern einzig der drückendste Zwang, der kaum jemals schmachvoller auf Deutschland gelastet hat. Und nicht abzuwaschen, nicht zu beschönigen ist die Beschämung, daß das Schicksal zu solchen Mitteln greifen mußte, um ein Volk seinem entscheidenderen Glücke entgegenzuführen.

Sofort war die öffentliche Meinung bereit, in wachsender Schnelle zur Gereiztheit erweckt, dem Bundestage alle Schuld zuzuwälzen. Er erlag der Lynchjustiz mit seiner Schuld und Unschuld an allen plötzlich hervorgetretenen Gebrechen des großen Vaterlandes. Wie durch Zauberschlag sollte eine Flotte geschaffen sein, eine Flotte, welche sich der dänischen alsbald entgegenstellen könnte. Das Beispiel Englands, welches Jahrhunderte gebraucht, um mit gewaltigen Mitteln eine gebietende Flotte zu schaffen, blieb unbeachtet, weil man nicht einmal Monate übrig hatte für ein Riesenwerk. — Warum bestand sie nicht, die deutsche Flotte? — Man kann unzählige, eben so müßige Fragen thun. — Aber an der ganzen Nord- und Ostseeküste ward nur ein Ruf gehört: „eine deutsche Flotte! eine deutsche Flagge!"

Der leidenschaftslosere Beobachter konnte allerdings die Möglichkeit nicht begreifen, wie solche auf einmal aus dem Nichts herzurichten sei; doch was kümmert sich der große Haufe um das Wie? wenn er sieht und hört, daß es sein müsse, und tausend Stimmen ihm stündlich erzählen, daß er verrathen und verkauft sei. Er kennt

keine Geschichte, die ihn sonst belehrt haben müßte, daß, wie gesagt, England Jahrhunderte hindurch Opfer auf Opfer gebracht, um endlich siegbereit unter bevorzugten Helden die Beherrscherin der Meere zu heißen; er würde auf die gefürchteten dänischen Fregatten, die sich wohl hüteten, mehr zu thun, als still zu liegen, mit ganz anderen Gedanken geblickt und sich zugleich gesagt haben, daß die Gegenwart nur für die Zukunft arbeiten könnte.

Der Fünfziger-Ausschuß, welcher, von der Volksmeinung getragen, deren Wünschen nachzukommen bestrebt sein mußte, übergab der deutschen Nationalversammlung im Monat Mai 1848 die Gründung des Werks als ein theures Vermächtniß, und innerhalb dieser waren es wieder Einzelne, welche der Flotten-Angelegenheit ihre parlamentarischen Kräfte liehen.

Die siebente Sitzung in der Paulskirche gebar den ersten Antrag; der Abgeordnete Hamburgs, Heckscher, brachte eine Motion in Bezug auf Zusammensetzung eines Ausschusses für die Marine-Angelegenheiten ein, und nichts Anderes durfte die ehrenwerthe Versammlung von dem Vertreter der alten Hansastadt erwarten als einen Grundton zum nationalen Sehnsuchtsrufe: „eine deutsche Flotte! eine deutsche Flagge!" Jener ließ die Bemühungen des weiland Fünfziger-Ausschusses zu seiner eigenen Unterstützung nicht unerwähnt, welche darauf gerichtet gewesen waren, einen permanenten Marine-Ausschuß, aus Vertretern sämmtlicher deutscher Staaten bestehend, zu errichten, um einen Centralpunkt für Kräftigung und Förderung des „großartigen Werkes", für Entgegennahme aller Einläufe, für Förderung von Unterzeichnungen, für Besorgung von Correspondenzen und für ähnliche Geschäfte zu haben. Dieser Ausschuß hat seine Existenz factisch dargethan, aber leider! erfolglos, „weil ihn die Bürde der übernommenen Verantwortlichkeit zu Boden drückte," wie der Abgeordnete Hamburgs ungefähr sich ausdrückte. Der fortdauernde Krieg mit Dänemark und die daraus sich von selbst folgernden Feindseligkeiten gegen die deutschen Küstenstaaten bewogen das Hamburger Mitglied, den dringenden Antrag zu stellen, „sofort einen Ausschuß für die deutsche Marine in den Abtheilungen zu ernennen, und denselben zu ermächtigen, sich mit den Marine-Comités der deutschen Seehäfen in Vernehmen zu setzen, auch vom In- und Auslande die erforderlichen Materialien an die National-Versammlung einzuholen."

Wenngleich hier nur das augenblickliche Bedürfniß, die bittere Nothwendigkeit, einen Antrag wie den obigen dictirte, so erklärte sich doch die Versammlung, nachdem Francke aus Flensburg noch die allgemeine Bedeutung dieses stark nach localen Verhältnissen schmeckenden Antrages dargelegt, durch Stimmenmehrheit für die Heckschersche Fassung desselben, und der erste Schritt in's Leben war gethan. Fünf Tage später konnte der Präsident die Namen der Mitglieder des Marine-Ausschusses verkünden, unter denen sich besonders v. Radowitz, dann auch Teichert, Deetz und Jordan (später Marine-Rath) auch in weiteren Kreisen Anerkennung zu verschaffen gewußt haben, und noch am gleichen Tage constituirte sich der Ausschuß im Sarasin'schen Hause.

Wie lebhaft das Interesse der ganzen Versammlung mit den Wünschen und dem Verlangen der deutschen Nation nach einem Küsten- und Handelsschutze zusammenklang, beweist die Theilnahme, welche sie selbst den unerheblichen Mittheilungen des Ausschusses über die Anerbietungen des Bürgervereins zu Baden und der Murgschifferschaft, freies Holz zum Kriegsschiffsbau liefern zu wollen, in den ersten Tagen schenkte.

Einen inhaltvolleren Bericht, nach allen Richtungen klar auseinandergelegt, erstattete der geistreiche v. Radowitz am 8. Juni, in welchem er dem edlen Nationalgefühl zugleich eine Weihrede hielt.

„Ein Volk, das sich vorsetzt, eine Seemacht neu zu schaffen, tritt damit in eine der größten Unternehmungen ein, die es sich überhaupt vorzusetzen im Stande ist", begann der Redner, um die colossale Größe der Aufgabe und den in derselben liegenden Werth fühlen zu lassen. Die Aufgabe selbst zerlegte er in vier Fragen:

1) welches sind die Bedingungen, die eine deutsche Seemacht überhaupt zu erfüllen hat u. s. w.?
2) von welcher Art und von welcher Größe müssen die Schiffe sein, um den ersten Bedingungen (die dänischen Blokadeschiffe fortzujagen) zu entsprechen?
3) welches Erforderniß an Geld und Zeit ist hierzu vorhanden?
4) in welche natürliche Abschnitte zerfällt die Ausführung der gesammten Aufgabe?

Die Fragestellung war erschöpfend; der Antrag selbst wurde mit warmer Begeisterung für die politische und militairische Ehre gesprochen und aufgenommen. Für die Beantwortung der Fragen brachte der Marine-Ausschuß nur guten Willen mit, der aber nicht ausreichte, um der gleich anfangs entstehenden Schwankung vorzubeugen, vor welcher Radowitz in seiner Rede so ernstlich warnte, weil diese sich bis an's Ende der Unternehmung fühlbar machen werde.

Wo und wie anfangen?

Die nothwendigsten Materialien fehlten, und wo die Marine-Comités, deren sich mehrere gebildet hatten, gebeten waren, sachliche Auskunft zu geben, oder wo in fremden Seehäfen Nachfragen gehalten wurden, liefen voluminöse Berichte, Mittheilungen und Projecte ein, die, durch Sichtung nutzbar zu machen, eine neue Aufgabe schufen, vor deren Lösung den Laien der Seekriegswissenschaft bange werden mußte.

Erst später gelangte man zu der Ueberzeugung, sachkundige Männer zu einer technischen Commission zu berufen.

Indessen konnte v. Radowitz als Mitglied des Marine-Ausschusses nichts Besseres thun, als die Schöpfung der deutschen Flotte zur nationalen Frage machen, um überhaupt vor allen Dingen eine Grundlage zu gewinnen, darauf der Opferaltar deutscher Begeisterung errichtet werden konnte. Der Krieg mit Dänemark, der Kampf des Riesen mit dem Zwerge, bot hinreichenden Stoff, die Schmach des deutschen Vaterlandes mit grellen Farben zu malen und zu zeigen, daß nach der Schlacht bei Schleswig der Krieg mit Hülfe weniger Schiffe in kürzester Frist hätte beendet werden können und müssen. Der schmale Sund zwischen dem Festlande und der Insel Alsen war indeß schon breit genug, den Schritt des siegreichen preußischen Heerestheils ganz zu hemmen.

Diese Thatsache bewies zunächst das dringendste Bedürfniß einer Flotten-Abtheilung, und zwar mit besonderer Rücksicht auf das nächstliegende Erforderniß, wonach alle Anschaffungen und Einrichtungen, nach Angabe des Ausschuß-Mitgliedes, so zu treffen wären, daß sie, von diesem unmittelbaren Zwecke abhängig, so weit als thunlich auch den ersten Abschnitt des Gesammtwerks bezeichneten. Die hierauf gegründeten Vorberechnungen wiesen die Nothwendigkeit einer Summe von 6 Millionen Thalern nach, über deren Bewilligung in der Ver-

sammlung debattirt und abgestimmt wurde. Eine Angelegenheit wie diese, deren Grenzen das politische und commercielle Wohl und das nach langem Schlummer laut erwachte Nationalgefühl des deutschen Volkes umspannten, mußte nothwendig eine gesteigerte Bewegung in der Paulskirche erzeugen und eine größere Anzahl von Rednern auf die Tribüne locken, als sonst ein Gegenstand bewirkt haben würde. Leider waren auch hier bei den Abschweifungen vom Thema keine anderen Grenzen gesteckt, als der Zuruf des Präsidenten, und so erging sich gleich der erste Sprecher in Lobeserhebungen über das amerikanische Schiffsbausystem (wovon er vielleicht einmal gelesen), dessen Detaillirung in einer technischen Commissionssitzung ganz am Orte gewesen wäre, aber nicht hier, wo lediglich über die Zulässigkeit der Bewilligung der vom Ausschusse verlangten 6 Millionen Thaler debattirt werden sollte. So ungeregelt in Bezug auf das Sachliche sich die ganze Verhandlung fortspann, so regellos trieben auch die Maßregeln des Ausschusses und des späteren Marine-Departements auf bewegtem Meere, und wie gleich die erste parlamentarische Debatte auf Schiffsbausystemen herumgaloppirte, wo der Bau von Schiffen, also die specielle Verwendung der verlangten Summe, noch gar nicht veranschlagt war, so jagten sich alle späteren Handlungen ziellos bis zur Erschöpfung müde, so daß die zur Arbeit berufenen Werkführer am Ende nichts gethan hatten, als mit Aufwendung von vielem Eifer und großer Thätigkeit müßig gewesen zu sein. Sollte dieses vorweg gestellte Urtheil zu streng erscheinen, so wird doch der am Schluß dieses Abschnitts sich zeigende Erfolg, die Summe alles Geschehenen, die Wahrheit jenes Urtheils rechtfertigen.

Auch ein in Flotten-Angelegenheiten ganz unbewanderter Kopf, dem nur die Klarheit nicht abgeht, konnte die gesuchten Vortheile einer Flotte in 1) die größte Manövrirfähigkeit, 2) die größte Stärke und 3) die größte Wohlfeilheit zerlegen: denn besitzt sie diese drei Factoren, so wird ihre Ueberlegenheit, vorausgesetzt unter geschickter Führung, allezeit gesichert sein. Vorschläge und Prüfungen dieser Art gehören aber in das Ressort einer technischen Commission oder technischen Abtheilung, — die Bewilligung der vorhandenen Geldmittel, sowie die Beschaffung des Materials zu einer Grundlage des ferneren organischen Lebens sind Sache der vereinten Versammlung. Da die Vertreter in der Paulskirche diesen

Unterschied nicht festhalten und zwei ganz verschiedene Dinge nicht zu trennen wußten, begingen sie den ersten Fehler, der nachhaltig genug war, um die ganze Flotten-Angelegenheit fortdauernd in Verwirrung und Schwankungen zu erhalten.

Nachdem auch noch zum Ueberfluß die der neuen Flotte zu empfehlende „Theorie der Fernpositionen“ besprochen, also auch ein Spaziergang in das Gebiet der Taktik gemacht war, versuchte das Ausschußmitglied Kerst von Meseritz, dessen Bekanntschaft der Leser hier zum ersten Male macht und nachher wieder anknüpfen wird, die Debatte auf den Kernpunkt hinzudrängen, wonach dann nach langem Hin- und Widerreden der fast einstimmige Beschluß gefaßt wurde, daß die Bundesversammlung (eine Executivgewalt war noch nicht geschaffen) zu veranlassen sei, die Summe von sechs Millionen Thalern zum Zweck der Begründung eines Anfangs für die deutsche Marine, und zwar 3 Millionen sofort und die ferneren 3 Millionen nach Maßgabe des Bedürfnisses, verfügbar zu machen.

Nachdem nun auch im Juni von der Versammlung der Beschluß über die Errichtung einer Centralgewalt gefaßt, zum Gesetz erhoben und ein Reichsverweser in feierlicher Procession nach der alten Kaiserstadt geleitet war, auch im folgenden Monat ein Reichsministerium sich gebildet hatte, erhob der Marine-Ausschuß wieder seine Stimme in einem weitläuftigen Berichte über die Einführung einer deutschen Kriegs- und Handelsflagge, weil, wie in Erfahrung gebracht war, bereits Kriegsfahrzeuge vollendet, andere der Vollendung nahe seien. Die Kunde hiervon rührte von den nach England und Amerika abgeordneten Sachverständigen, welche, wie der Leser gleich erfahren wird, Ankäufe und Bestellungen besorgen sollten.

Als neuer Beweis indeß, wie eifrig man in Frankfurt bemüht war, Formalitäten statt Realitäten zu berathen und dann als Gesetz figuriren zu lassen, mag es dienen, was diese Flaggendebatte enthält. Bereits im März war der Beschluß gefaßt, den alten deutschen Reichsadler mit der Umschrift „deutscher Bund“ und die Farben des ehemaligen Reichspaniers zu Wappen und Farben des deutschen Bundes zu nehmen, und mit Zugrundelegung dieses Beschlusses beantragte der Ausschuß einige Aenderungen, welche die Umschrift und heraldische Umformung betreffen. „Eintracht trägt ein“ sei eine weit passendere Devise, und es läßt sich leicht denken, daß dem uneinigen

Deutschland das Gewissen dabei rege werden mußte; dem Adler müsse zu dem silbernen goldgriffigen Schwerte in der rechten Kralle ein Bündel Pfeile in die linke Kralle gegeben werden, wonach die symbolische Bedeutung entstände:

„Deutschland sei auf der Hut nach allen Seiten; Deutschlands Schwert sei gezückt, um Gerechtigkeit zu handhaben, seine Freiheit zu schirmen, seine Ehre zu wahren; Deutschland sei einig, um mächtig zu sein und zu bleiben."

Aus diesem Grunde glaubte der Ausschuß diese Ausstattung des Doppeladlers empfehlen zu müssen, anstatt „der alten vom Bundestag implicite wieder eingeführten jetzt bedeutungslosen."

Während sich die freisinnige Versammlung also mit heraldischen Formen abquälte, um mit dem Extract derselben ein Gesetz über die deutsche Kriegs= und Handelsflagge zu würzen, regte sich keine Hand für ein durchgreifendes Unternehmen zur Beschaffung von Schiffen, sowie zur Anlegung von Häfen und Arsenalen, und die Ehre des Tages, wenn überhaupt in diesem Sinne von einem erfolglosen Streben gesprochen werden darf, blieb den Comités, deren jedes sich seine eigene Verfassung gab — ganz ähnlich den gewohnten Dingen im deutschen Vaterlande, wo so viel divergirende Meinungen im Schooße des einen Hirnes entspringen, als Striche auf dem Compaß auslaufen, und wo ein Wirbelwind so plötzlich die schwellenden Segel alle von den Masten fegte, die schon oft „entlaubt" gestanden haben.

Doch noch immerfort vegetirte nur der Marine=Ausschuß und seufzte unter dem Drucke der öffentlichen Meinung, welche von ihm durchaus eine Flotte verlangte; diese untragbare Last sich abzuschütteln und auf ein anderes Organ zu übertragen, war dessen langgehegter Wunsch. Das Reichsministerium wurde daher gedrängt, ein Marine=Departement zu bilden, wobei darauf zurückgewiesen wurde, daß das Project des Hamburger Comités an die Bundesversammlung (?) gewiesen und daß daher die Thätigkeit des Ausschusses vorläufig gebunden sei, ohne jedoch der Verantwortlichkeit enthoben zu sein.

Aus der Thätigkeit der einzelnen Comités entstand die Materialiensammlung, welche der Ausschuß nicht bewältigen konnte; Vorschläge auf Vorschläge mit eben so vielen Veranschlagungen jagten sich. Allerorts war man thätig, etwas, und sei es auch anfänglich wenig, zu schaffen. In der Weser lag eine Flottille, welche vom

Reich übernommen werden sollte, — in England mühten sich die Commissarien um Schiffsankäufe — in Amerika unterhandelte man wegen Ueberlassung mindestens eines Kriegsschiffes, — nach der Ostseeküste richtete man seine Blicke und fand dort Trost genug in der Corvette „Amazone", den armirten Postdampfschiffen und 40 Kanonenbooten, welche von der selbstständigen und erfolgreicheren Thätigkeit der preußischen Regierung Kunde gaben, — und doch stand der Centralgewalt kein Boot zur Disposition in der Nordsee, viel weniger ein Fahrzeug, dessen erzene Schlünde sich gebieterisch hätten Recht verschaffen können.

Es schien ein wildes Spiel der Phantasie, das bisherige Wesen. Wie Seifenblasen zersprangen die kühnen Hoffnungen, die schön gesprochenen Pläne, die lauten Wünsche, und wie das ganze Werk der Einigung Deutschlands unter den Händen der Versammlung in der Paulskirche, so ging der einzelne Theil desselben, die Gründung einer Flotte, deren Gelingen allein schon eines Triumphes werth gewesen wäre, in Irrthümern, Schwankungen und halt- und regellosen Versuchen unter. Da man keine Zeit zu haben meinte, Schiffe zu bauen, sondern sich begnügen mußte, die ersten die besten, sei es wo irgend her, zu kaufen, und man keine Gedanken dafür hatte, Personal und Material zu schaffen und zu organisiren, verlor man Alles, weil die einzeln, ohne jegliche Anlehnung und Grundmauern aufgeführten Pfeiler auch einzeln in sich zusammenstürzten.

Nicht eine Scholle Erde besaß die Reichsgewalt als Eigenthum, um auch nur einen Schuppen zu bauen, darin man ein Boot hätte aufschlagen können, und Handelshäfen, ohne jeglichen fortificatorischen Schutz, bildeten die Zufluchtsstätten der auswärts erhandelten Schiffe. Doch die erwarteten Schiffe blieben aus und die Häfen nur von Kauffahrern gefüllt. Der in New-York angekaufte Dampfer „United-States", auf dessen Ankunft mit voller Besatzung und Armirung man sehnlichst hoffte, durfte nach Beschluß der amerikanischen Regierung nicht auslaufen, weil die Congreß-Acte vom 20. April 1818 auf diesen Fall ihre Anwendung fand; die in England gekaufte „Acadia" scheiterte bei der Ueberfahrt, die „Britannia" (Barbarossa*) langte mit Havarie in Bremerhafen an, und brachte Aus-

*) In preußischen Besitz übergegangen; siehe später die Anmerkung.

rüstungsmaterial mit, dessen Verwendung für die bestimmten Zwecke nicht möglich war, und die in der Fabrik zu Rönnebeck bestellten Geschützröhren für Kanonenboote und Küstenvertheidigung sprangen beim Probiren.

Als nun aber England sogar dem Bremer Senate in einer Note erklären ließ, „daß es die deutsche Flagge nicht kenne und solche unbekannte Flaggen in See wie die von Seeräuberschiffen behandeln würde", als diese Flagge in England von dänischen Matrosen insultirt worden, ohne daß man Genugthuung fordern konnte und durfte, — und Preußen sich offen dahin entschied, „seine Kanonenboote und die Corvette „Amazone" unter preußischer Flagge fahren zu lassen", war der Keim der Zerstörung aller Versuche zur vollen Entwickelung gediehen.

Möglich, daß England diese Erklärung gegeben, weil die Anerkennung der deutschen Flagge von ihm gar nicht erbeten war, — möglich aber auch, daß diese Nichtachtung eine natürliche Folge des schmählichen Gebahrens der Volksschmeichler in Deutschland war, welche endlich sich selbst gezwungen hatten, in ängstlicher Abhängigkeit die aufgeregte Meinung zu fürchten. Preußens Entschluß in dieser Frage war vollständig motivirt; denn wer hätte es Preußen zumuthen mögen, seine Kriegsehre beschimpfen zu lassen, nur um der Halbheit und Verkehrtheit des deutschen Reichsregiments nicht entgegenzutreten? Dadurch aber, daß es diesen Beschluß faßte, gab es seinen Willen kund, die Vertheidigung seiner, der Ostsee-Küsten, selbstständig übernehmen zu wollen, und wenn es ferner der bereitwilligste deutsche Staat blieb, um seine matrikularmäßigen Beiträge ungesäumt zum Besten der großen deutschen Sache zu zahlen, so ist dies nur ein neuer Beweis von der Neigung der Regierung für die Gründung einer Flotte.

Unter so bewandten Umständen war kein Fort-, sondern nur ein Rückschritt in der ganzen Flottenangelegenheit des Reiches zu erwarten, obschon die endliche Bildung eines Marine-Departements unter der provisorischen Leitung des eifrigsten Sprechers für die Herrichtung einer deutschen Flotte, des Reichshandelsministers Duckwitz (Bremen), neue Hoffnungsfäden spinnen zu wollen schien. Der Reichsminister Duckwitz beantragte im Anfang des Monats November die Errichtung dieser Behörde und zugleich die Berufung einer technischen

Marine = Commission, von denen erstere als Centralbehörde aus einem verantwortlichen Minister und einem unter ihm stehenden ständigen Admiralitäts=Collegium für die nautischen, Hafen= und Arsenal=Arbeiten und für die Angelegenheit der Bemannung und Armatur bestehen sollte. Vorläufig sollte sie als „Marine = Abtheilung" einem der bestehenden Ministerien beigeordnet werden. Der Antragsteller übernahm, wie er behauptet, die Leitung dieser Abtheilung, weil keiner der übrigen Minister sich dazu entschließen mochte, und zu dem guten Zwecke, die dringende und nationale Angelegenheit zu fördern. Das Fünfziger=Ausschuß=Mitglied, Kerst, dessen schon einmal Erwähnung geschehen ist, und Wilhelm Jordan aus Berlin *) wurden ersucht, als Räthe in die Abtheilung zu treten, und unterzogen sich, wie es heißt, gern der schweren Pflicht, welcher sie nach Möglichkeit und Fähigkeit zu genügen versprachen. Beide Männer waren in Marine = Angelegenheiten vollständig Laien, und wenn auch der Chef der neuen Behörde sich vertrauensvoll auf den Umstand stützen mochte, daß Kerst bereits während 8 Monate auf einem brasilianischen Kriegsschiffe den Krieg gegen Buenos = Ayres als Artillerie=Offizier (Fähnrich?) mitgemacht, so war dieses Vertrauen zur Berufswissenschaft desselben doch ein rein persönliches und der Sache selbst fast gleichgültig, zumal bekannt ist, daß Dilettanten=Praxis noch zu keiner Zeit ein vollendetes oder auch nur ein den Anforderungen der Kunst oder Wissenschaft entsprechendes, stichhaltiges Werk geschaffen hat. Hier sollte der gute Wille, der durch „Liebhaberei" unterstützt wurde, dem Mangel an Kenntnissen abhelfen. Der hannoversche Hauptmann Marcard trat später in die Marine = Abtheilung als drittes Mitglied.

Die Bildung der technischen Commission sollte mit der Errichtung einer Marine=Behörde Hand in Hand gehen.

Der Reichsverweser hatte an Se. Königliche Hoheit den Prinzen Adalbert von Preußen selbst die dringende Bitte gerichtet, die deutsche Flotten=Angelegenheit mit Rath und That fördern zu helfen; und dieser, von edelster Begeisterung für das großartige Werk erfüllt, folgte dieser Einladung bereits Anfangs November, um nach beendigten Verhandlungen über eine zulässige officielle Stellung bei der Centralgewalt den Vorsitz in der technischen Marine = Commission zu

*) Jetzt Marine=Rath in Triest, als Dichter bekannt.

übernehmen. Dies war der einzige und geeignetste Ausweg, um zum Ziele zu gelangen. Die Commission selbst bestand aus dem General von Radowitz, *) Major Teichert, Hauptmann Möhring und C. T. Gevekoht, dem Major von Wangenheim, **) Capitain-Lieutenant Schröder, ***) Capitain Donner †) und Ingenieur Morgan. Der Capitain Brommy war noch nicht eingetroffen. Da ferner beschlossen war, daß diejenigen deutschen Bundesstaaten, welche besonders bei der Marine interessirt waren, mit je einem Mitglied diese Commission beschicken sollten, so traten noch die Vertreter Hamburgs und Hannovers bei. Die Befugnisse der Marine-Abtheilung wurden von denen der Commission streng gesondert und gestalteten sich für letztere dahin, daß derselben 1) gutachtliche Aeußerungen über alle technischen Fragen, 2) Gestellung von Anträgen an die Marine-Abtheilung zur Beschaffung von Schiffen und Materialien, sowie auf Missionen und Untersuchungen, 3) Ermittelung der Personen aus ihrer Mitte oder sonstiger, welche zu technischen Untersuchungen, Besichtigungen und Ankäufen zu verwenden sind, 4) Untersuchung der deutschen Häfen zu Kriegszwecken und Anlegung von Arsenalen, Werften ꝛc. und 5) die Ausarbeitung eines Planes für die deutsche Marine und die künftige Gestaltung der Marine-Behörden zustehen sollten. Aus dem eben Mitgetheilten ergiebt sich die Wichtigkeit der Geschäfte von selbst; die Aufgabe, einen Plan für die deutsche Marine und die künftige Gestaltung der Marine-Behörden auszuarbeiten, zeugt aber noch insbesondere von dem Werth der Individualität derjenigen Personen, welche als die ausführenden Organe der leitenden Behörde berufen waren, und zugleich von der Meinung, welche sich über die Betheiligung Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen Adalbert von Preußen frühzeitig gebildet hatte.

Der Thätigkeit beider Behörden, besonders der sachkundigen Commission, gelang es, mindestens die Angelegenheit im mäßigen Fortgang zu erhalten, so daß außer den Berathungen allgemeinerer Natur auch die specielleren zum Abschluß kamen, wohin zunächst die Beschaffung von brauchbaren Kriegsfahrzeugen gehört.

---

*) Starb zu Berlin 1855.

**) Siehe Abschnitt 3, Marine-Abtheilung.

***) Jetzigem preußischen Contre-Admiral und Chef der Marine-Station der Ostsee.

†) Jetzigem Capitain z. S. und Marine-Commandant ders. Station.

Wie später im dritten Abschnitt wiederholt erwähnt wird, kam auch jetzt die Ansicht zur Sprache, daß Kauffahrteischiffe nur einen sehr zweifelhaften, bedingungsweisen Gebrauch zu Kriegszwecken erlauben, selbst wenn die Ausrüstung eine denselben entsprechende ist: die Construction des Baues ist eine wesentlich verschiedene, und Rücksichten, die keine Nachsicht gestatten, erfordern eine strenge Nachachtung der gebotenen Vorschriften. Wenn die nordamerikanischen Staaten die Organisation ihrer Kriegs-Marine hauptsächlich auf die Verwendung ihrer Kauffahrteischiffe zu Kriegszwecken gegründet und Prämien ausgesetzt haben auf den beide Zwecke vereinigenden oder vermittelnden Bau von Schiffen, so kann diese Einrichtung solchen seefahrenden Mächten doch nicht empfohlen werden, denen es darum zu thun ist, eine selbstständige Seemacht, in sich stark genug, für jede Eventualität bereit zu haben; und Deutschland, wie es damals als einiger Staat gedacht wurde, hätte Macht und Kraft genug gehabt, sich von der Benutzung seiner Handels-Marine zu Kriegszwecken frei zu machen.

Während nun die Beschaffung der durchaus nöthig scheinenden Schiffe eifrigst betrieben wurde (für den Zweck der Begegnung der dänischen Blokade-Flottille), und die nach England gesandten Commissarien am Tage vor dem Weihnachtsfeste berichteten, daß unter Vorbehalt der Ratification für

1) eine größere Dampf-Fregatte, der „Hindostan";
2) Contract zum Neubau einer Dampf-Corvette und zur Lieferung einer Maschine von 300 Pferdekraft;
3) Contract von 2 kleinen Corvetten und zur Lieferung der Maschinen zu je 180 Pferdekraft;

die Abschlüsse gemacht seien, wozu die Genehmigung gleichsam als Weihnachtsgabe für das Vaterland erfolgte, gingen andere Vorschläge ein, welche den Anforderungen billiger entsprachen. Das Resultat war der Ankauf der schon genannten „Acadia" und „Britannia". *)

*) Nachdem die „Britannia" am 17. März 1849 auf der Rhede von Bremerhafen angekommen war, ging sie am folgenden Tage nach Brake (in der Wesermündung), um dort armirt zu werden. Die noch nothwendigen Arbeiten sollten nach Verlauf von 2 Monaten beendet sein, im Fall die in Yarmouth bei der Havarie des Schiffes geborgenen Geschütze in dieser Zeit ankommen würden. — Die „Acadia" war am 10. März unter Führung des Capitain Jackson von Liverpool ausgelaufen, doch schon am 13. bei Terschelling auf eine Sandbank gerathen (wobei die Besatzung bis auf 10 Mann ertrank). Die Re-

Ein anderer wesentlicher Punkt blieb die Heranziehung von befähigten Offizieren. Der Admiral Parker, von der amerikanischen Regierung deputirt, an welche man sich auf Grund irgend welcher Sympathieen bei dem anscheinenden Mangel an deutschen Persönlichkeiten gewandt hatte, stellte, vielleicht zu selbstständig handelnd, die Beurlaubung von See-Offizieren auf die Dauer von 6 — 9 Monaten zum Besuch fremder Länder in Aussicht, wobei natürlich Deutschland als dasjenige angenommen werden mußte, wohin sich die erbetenen Yankees wenden würden. Doch auch diese Hoffnung scheiterte; denn wenige Monate später (im März 1849) erklärte derselbe Admiral im Auftrage seiner Regierung, daß keine Aussicht für die Beurlaubung amerikanischer See-Offiziere zur Disposition der deutschen Marine gewährt werden könne, und abermals sah sich diese zu gleicher Zeit mit dem Verlust an erworbenen Schiffen und Materialien, von der Fluth der Täuschung fortgerissen, um nicht wieder die Macht zu erhalten, sich aus dem Strudel zu retten.

Die Schwierigkeiten häuften sich mit jedem Tage. Weder Schiffe noch Besatzungen, noch Armirungen waren vorhanden oder geregelt zu beschaffen: den Verlust der ersteren hat der Leser bereits theilweis erfahren; Schiffbruch, Havarie, abgebrochene oder aufgehobene Unterhandlungen und ungültige Contracte reducirten die kühn und stolz gedachte deutsche Reichs-Armada, welche, mit der Hamburger Flottille*) vereint, nach Vorausberechnung 17 Segel dem Feinde zeigen sollte. Was die Besatzung betraf, so war der Capitain zur See Brommy zugleich zum Geschwader-Chef in Stelle des österreichischen Admirals Sourdau ernannt, welcher den an ihn ergangenen Antrag zur Uebernahme des Commandos unberücksichtigt lassen mußte, weil er gleichzeitig von der österreichischen Regierung zur Reorganisirung der adriatischen Flotte reactivirt worden war und vom Feldmarschall Fürsten

---

paraturen des stark beschädigten Schiffes (es machte in jeder Stunde 2″ Wasser) und der Maschine sollten 6 Monate und einen Kosten-Aufwand von 8000 Lst. erfordern.

*) Die Hamburger Flottille bestand aus: „Deutschland“, 14 32Pfünder, 6 8Pfünder und 12 18Pfünder; an ihrer erforderlichen Besatzung fehlten im April 1849 noch 122 Köpfe; — „Franklin“, 12 12pfündige Caronnaden und 23 Mann; das Schiff ist dem Eigenthümer zurückgestellt; — den Dampfern „Hamburg“, „Lübeck“ und „Bremen“, über deren Kriegstüchtigkeit sich gleich Zweifel erhoben.

Windischgrätz einen Urlaub nicht erwirken konnte, — der einzige See-Offizier höheren Ranges, auf dessen Schultern die Execution der deutschen Flotte ruhte. Gebrechliche Bollwerke ohne thätiges Leben lagen auf der Weser, von denen ein englischer Ingenieur berichtet, „daß z B. die Segelfregatte „Deutschland" nicht 5 Minuten dem Angriffe der Breitseite einer schweren Corvette widerstehen würde," und von der Besatzung in ihrer geringsten Stärke von 827 Mann fehlten noch im April 270 Köpfe, welche durch Werbung in den norddeutschen Staaten zu beschaffen blieben; da ein Gesetz über den Ersatz von Mannschaften, über deren Formation und Organisation nicht erlassen und daher keine Aussicht geboten war, wirklich tüchtige Männer in hinreichender Zahl zum Reichsdienst bereit zu finden, so überflutheten auch hier die Schwierigkeiten den schwachen Damm, welchen die Marine-Abtheilung bildete.

Es fehlte an Allem, was für den Grundbau einer Flotte nothwendig ist; es fehlte die Einheit der Durchführung und an systematischer Ordnung der gesammelten und noch zu sammelnden Materialien. Dazwischen stand die berathende Commission, welche aus sachkundigen geistvollen und pflichttreuen Männern zusammengesetzt war. Die ihr zugewälzte Arbeitslast war von ihr überwältigt. Mit bewunderungswürdiger Hintenansetzung aller persönlichen und Standesverhältnisse, mit liebenswürdiger Ruhe und Sicherheit hatte Se. Königl. Hoheit Prinz Adalbert von Preußen in der technischen Commission den Vorsitz fortgeführt, stets bemüht, den Verlauf der Angelegenheit zu fördern und zu regeln, und, so weit es möglich, auf die Beschlüsse der Marine-Abtheilung zu wirken. — So urtheilte die gesammte Nation. —

Die technische Commission allein hatte ihre Thätigkeit der Welt als etwas Ganzes und Folgerichtiges bewiesen und war darin der Wirksamkeit der Marine-Abtheilung vorangeeilt. Mehrere ihrer Mitglieder standen auf der Höhe der Zeit und haben sich ein dauerndes Andenken erworben. Ein Mann wie General v. Radowitz, dessen tiefernstes Wissen sich mit liebenswürdiger Weichheit des Gemüths verband und dadurch einen hochherzigen König sich zum Freunde schuf, war wohl geeignet, bei des Prinzen Adalbert begeisternder Anregung die Ausführung eines Werkes maßvoll und gründlich vollenden zu helfen. Die Marine-Abtheilung indeß war nicht im Stande gewesen,

die von ihr selbst erschwerte Aufgabe zu lösen, da der Erfolg beweist, daß der Bestand von 12 Reichskriegsschiffen*) überhaupt sich factisch auf Null reducirte, nachdem das Kriegsglück dem deutschen Reiche auch noch die dänische Segelfregatte „Gefion" geschenkt hatte. Sie hatte durch den Kampf bei Eckernförde bedeutend gelitten und lag in Reparatur bis zur Beendigung des dänisch-deutschen Krieges, dem sie flügellahm zuschaute, oder bis zu ihrer Uebernahme in die preußische Marine im Jahre 1852.

Die technische Commission beendete ihre Thätigkeit am 8. Februar 1849. Das Product derselben ist von jener selbst veröffentlicht worden, wonach die Verordnung über die Uniformirung der Offiziere und Mannschaften der Reichs-Marine, für die Disciplinarbestrafung in der Marine des Reichs, die Dienstordnung an Bord und das Exercier-Reglement für die Marine-Artillerie ihr Entstehen dem Fleiße der schon genannten Männer vom Fach verdanken.

Einen Abschnitt für sich bilden die Anstrengungen Schleswig-Holsteins zur Erwerbung einer Kriegsflottille, welche stark genug sein sollte, die Land-Operationen in defensiver Weise zu unterstützen und, soweit sich die Gelegenheit bieten würde, offensiv gegen die dänischen Blokadeschiffe vorzugehen. Allerdings waren die Erfolge, welche der „Kieler Ausschuß" zur Unterstützung der schleswig-holsteinischen Marine-Commission errang, von den Verbindungen der schleswig-holsteinischen Sache mit der gemeinsamen Sache Deutschlands nicht zu trennen, nachdem letzteres sich für Zusammengehörigkeit des norddeutschen, der dänischen Krone unterthänigen Gebiets mit dem deutschen Bundesstaate thatsächlich erklärt hatte; doch wurde die Flotten-Angelegenheit nur dem Begriff nach eine abhängige, und ihre Selbstständigkeit nach jeder Richtung erweist sich aus den Thatsachen. Diese scheinen eine ausführlichere Darstellung zu verdienen, — schon um

*) 1 Dampffregatte „Erzherzog Johann", dienstunfähig.
1 desgl. „Barbarossa", nicht seetüchtig, siehe später.
1 desgl. (nicht eingetroffen).
1 Dampfcorvette (im Bau).
2 desgl. kleinere (im Bau).
3 desgl. (Hamburg, Lübeck, Bremen; siehe vorher).
1 desgl. (nicht fertig).
1 Segelfregatte „Deutschland" (siehe oben).
1 desgl. „Eckernförde" (Gefion), in Reparatur begriffen.

deshalb, weil sie unter so beschränkten und widrigen Verhältnissen der deutschen Sache vor sich gingen.

Nicht unerwähnt ist der Eifer geblieben, mit welchem die Marine-Abtheilung einen Erfolg anstrebte, doch mußte derselbe aus schon angeführten Gründen weit hinter den bescheidensten Erwartungen zurückbleiben. Der Drang der Umstände, die Ueberstürzung des guten Willens, die irregeleiteten an und für sich unsicheren Neigungen und Urtheile sind Entschuldigung genug für das Mißlingen eines Werkes, dem wiederum meist aus Sonder-Interessen der Kleinstaaten nicht Opfer genug gebracht worden sind, und dem die geistige Capacität eines Meisters fehlte, das Chaos zu ordnen und geregelte Bahnen zu finden.

Gleich im ersten Jahre der Erhebung war von der provisorischen Regierung der Herzogthümer das Bedürfniß anerkannt, sich so weit wie möglich auch zur See zu waffnen, um einen möglichst großen Theil der feindlichen Seemacht auf *einem* Punkte zu beschäftigen und namentlich den höchst wichtigen Kieler Hafen *) zu vertheidigen, so wie die Gewässer der Westküste, welche zufolge ihrer besonderen Beschaffenheit durch kleinere Kriegsfahrzeuge behauptet werden können.

An Material und Mannschaften zur Herstellung einer hierzu geeigneten Flotte fehlte es den Herzogthümern nicht, denn die auf ihrer Handels-Marine gebildeten Matrosen haben ihrer besonderen Tüchtigkeit wegen einen weitverbreiteten ehrenvollen Ruf; wohl aber fehlte es an *Geld* und *Zeit*, den beiden Hauptfactoren, so daß Dänemark selbst mit einer einzigen Corvette den Kieler und Eckernförder Hafen wirksam blokiren konnte.

Im Sommer 1848 wurden 4 Kanonenboote gebaut, doch nicht ausgerüstet, weil es an Material fehlte. Erst im Winter regte sich die volle Thätigkeit, so daß im Frühjahr 1849 bereits 11 Kanonenboote, jedes mit 2 60pfündigen Bombenkanonen armirt, 1 zum Kriegsdienst erbautes Packet-Dampfboot („*Bonin*") von 180 Pferdekraft und mit 4 Bombenkanonen armirt und endlich 1 Schlepp-Dampfboot mit 1 langen 18Pfünder dem Feinde entgegentreten konn-

*) Die Kieler Bucht bietet den schwersten Schiffen ein geräumiges und tiefes Hafenbassin, welches sich weit in's Land erstreckt, und dessen Ränder fortificatorische Anlagen begünstigen.

ten. Später kamen zu diesen Streitkräften noch 7 in verschiedenen Seestädten der Herzogthümer erbaute Kanonenboote.

Die Mannschaften der Handels-Marine stellten der Regierung ihre Kräfte zur Verfügung, wodurch die Besatzung der genannten Schiffe und Boote nicht verzögert wurde, und was ihnen an kriegsmäßiger Ausbildung fehlte, das ersetzte zum großen Theil ihr glühender Eifer für die Sache des Vaterlandes.

Zur Regelung des gesammten Marinewesens wurde eine Marine-Commission ernannt.

Im Frühjahr 1849 begannen die Operationen dieser Küstenflottille zur See. Außer der preußischen, welche gleichfalls von der deutschen Reichs-Marine nominell abhängig war, ist sie die einzige, welche sich überhaupt zu schlagen befähigt war. Am Gefecht bei Eckernförde (5. April 1849) hatte die Flottille keinen Theil gehabt; nur die 4 in Kiel erbauten Boote und das bei Rendsburg aus Beiträgen schleswig-holsteinischer Frauen erbaute Boot lagen bei Holtenau, wogegen die übrigen noch in der Ausrüstung begriffen waren. Eine kurze Mittheilung des Gefechts scheint doch auch hier gerechtfertigt, weil in Folge desselben die deutsche Marine sich um eine stattliche Fregatte bereichert sah.

Die dänische Escadre, 1 Linienschiff „Christian VIII." mit 84 Kanonen, 1 Fregatte „Gefion" mit 48 Kanonen, 1 Corvette, 2 Dampfschiffe „Hekla" und „Geyser" nebst 3 Transportschiffen sammelte sich am 4. April Abends am Eingange des Eckernförder Busens und warf während der Nacht vor dem Hafen selbst (bei Aschau) Anker. Morgens 6½ Uhr lichtete sie die Anker und nahm ihren Cours nach dem Innern des Hafens; — um 7 Uhr erfolgte der erste Kanonenschuß. Die Schiffe legten sich im Halbkreise vor die Stadt und begannen ihr Feuer gegen die Nordbatterie, sobald sie Position genommen hatten. Dieser Kampf dauerte 3 Stunden, nach welcher Zeit sich „Christian VIII." gegen die Südbatterie wendete und bis auf 600 Schritt an die Stadt heranlief. Die Fregatte folgte unmittelbar. Um 2 Uhr Nachmittags hißte das Linienschiff die weiße Flagge und ein von demselben abgeschickter Parlamentair stellte den Antrag: „um freien Abzug der Schiffe, widrigenfalls die Stadt mit glühenden Kugeln in Brand gesteckt werden würde." Die Antwort lautete kategorisch: „das Feuer würde an-

dauern, so lange ein Geschütz und ein Schuß sich in der Batterie befände."

Bei Wiederaufnahme des Gefechts war die „Gefion" nur sehr schwach betheiligt, stellte auch bald ihr Feuer ganz ein. Die Dampfer hatten die hohe See gesucht.

Um 6 $\frac{1}{2}$ Uhr Abends sank die stolze Danebrogsflagge. „Christian VIII." und „Gefion" verlangten Capitulation.

Unendlicher Jubel füllte noch Quai und Hafen, als sich das Linienschiff auf einmal in eine dichte Rauchwolke hüllte und wenige Augenblicke später in die Luft flog. Die „Gefion" mit 48 Kanonen war der Gewinn des Sieges. *)

Eigenthümliche Verhältnisse konnten solch' entscheidendes Resultat nur herbeiführen; es findet sich kein zweites Beispiel in der Seekriegsgeschichte, daß eine so wohl ausgerüstete Escadre ihre Flagge vor den Vertheidigern provisorischer Fortificationen gestrichen; es ist auch nicht anzunehmen, daß gleiche oder ähnliche Umstände denselben Erfolg abermals herbeiführen werden.

Das Glück lächelte den Bedrängten nur kurze Zeit, — der 5. April aber muß als der Gipfelpunkt desselben gelten.

Kurze Zeit nach diesem Gefecht ging der Marine-Commission der Befehl zu, Kanonenboote nach der Westküste von Schleswig zu senden, um den Feind, welcher die Insel Sylt und Föhr besetzt hatte, und welcher mit einer zahlreichen Escadrille leicht bewaffneter Fahrzeuge die dortigen Gewässer beherrschte, zu vertreiben. Am 19. April 1849 ging diese Division von 4 Kanonenbooten, welche später noch durch ein anderes Kanonenboot verstärkt wurde, unter dem Commando des Lieutenants Kier durch den schleswig-holsteinschen Canal und erreichte am 20. April die Rhede von Husum. Am folgenden Morgen wurde weiter nordwärts gesteuert, ohne daß es gelang, die sich zurückziehenden dänischen Fahrzeuge zu erreichen, weil der niedrige Wasserstand auf den Watten **) das weitere Vordringen bei Ebbezeiten unmöglich machte. Am 25. wurde im Vorbeisegeln eine Recognoscirung gegen die Insel Föhr unternommen, bei welcher Gelegenheit sich

---

*) v. Rahden, authentischer Bericht über das Land- und Seetreffen bei Eckernförde.

**) Bänke, welche sich als Verlängerungen des Ufers darstellen und nur zur Zeit der Fluth unter Wasser stehen.

ein Gefecht mit einer beim Flecken Wyck errichteten Batterie entspann. Die Boote gingen nach dem Abbrechen des Gefechts, durch welches militairische Vortheile nicht erzielt werden konnten, ohne den Flecken ganz zu zerstören, weiter nordwärts, um sich mit den Landungstruppen in Verbindung zu setzen. Dieselben waren indeß nicht eingetroffen und die Boote daher auf sich angewiesen. Nachdem der Feind durch nächtliche von den Matrosen der Kanonenboote ausgeführte Landungen fortdauernd beunruhigt worden war, schiffte sich derselbe unbemerkt ein und zog sich mit solcher Eile zurück, daß er 1 Geschütz, 1 Munitionskarren und gegen 1000 Tonnen Kohlen zurückließ. So war diese Expedition unblutig beendet und der Auftrag erfüllt. Die Kanonenboote blieben an der Westküste bis zum Herbst des Jahres 1849.

Von der Ostsee-Division waren während dessen zwei Kanonenboote unter dem Auxiliar-Offizier Köhler nach der Schlei detachirt worden, um den Eingang zu schützen. Im Kieler Hafen verblieben der „Bonin", das Dampf-Kanonenboot Nr. 1, der Schooner „Elbe" mit 8 Geschützen, das Schlepp-Dampfschiff „Löwe" und die vier vom Kieler Ausschuß gebauten Boote.

Nachdem diese Flottille am 11. Mai ein dreistündiges resultatloses Gefecht, 3 Meilen in See, mit dem dänischen Dampfer „Hekla", einer Fregatte und einer Kutterbrigg bestanden hatte, traf der „Bonin" bei Gelegenheit einer von ihm in der Richtung nach Eckernförde unternommenen Recognoscirung auf den „Hekla", und zwang denselben mit Hülfe der herbeigeeilten Kanonenboote zum schleunigen Rückzuge.

Ein ähnliches Gefecht hatten die an der Schlei stationirten Kanonenboote mit der Fregatte „Freia" von 54 Kanonen, und in bedeutenderer Weise die gesammte Ostsee-Flottille mit dem Linienschiff „Skiold", einer Fregatte und einem armirten Dampfer, als sie zum Schutz des in See gegangenen Cadettenschiffes „Elbe" sich den genannten dänischen Schiffen gegenüber gelegt hatte. Nach dem Abgange des „Bonin", der die „Elbe" nach Eckernförde schleppen sollte, blieben die Kanonenboote allein dem Feinde gegenüber. Der Lieutenant Heesch hoffte durch einen energischen Angriff das Dampfschiff zu zwingen, seine Position an der Seite des Linienschiffes aufzugeben, doch vereitelte dieses durch geschickte Manöver und durch fortwährendes Feuer mit den Breitseiten das rühmliche Vorhaben.

Die Leistungen der schleswig-holsteinischen Flottillen-Division in der Ostsee im Jahre 1849 müssen in Betracht ihrer geringen Stärke als durchaus befriedigend anerkannt werden; die kleine in der Organisation begriffene Flottille hat sich den Ruhm erworben, den Kieler Hafen und die Mündung der Schlei gesichert, so wie die Aufmerksamkeit der feindlichen Streitkräfte auf sich gelenkt und an anderen Punkten dadurch geschwächt zu haben. Die Operationen dieses Jahres wurden eine gute Schule für die nächsten Jahre, in denen Schleswig-Holstein in seinem Kampfe gegen Dänemark ganz auf sich angewiesen blieb. Hierdurch änderten sich die Kriegsverhältnisse zur See wesentlich, da die dänische Flotte im Jahre 1850 ihre Hauptkraft auf die Angriffe der Ostseeküste verwenden und einen Theil der Schiffe benutzen konnte, um die Westsee-Inseln zu besetzen, wodurch der schleswig-holsteinischen Armee die Rückenfreiheit entzogen wurde.

Die Dispositionen wurden nach Lage der Dinge ausgegeben. Zwei Kanonenboote unter der Führung des Lieutenants z. S. 2. Kl. Söndergard *) wurden bei Heiligenhafen (der Insel Fehmarn gegenüber) und ein Schrauben-Dampfboot unter dem Auxiliar-Offizier Lange bei Neustadt (5 Meilen südwärts) stationirt, im Kieler Hafen sollten aber der „Bonin", der „Löwe" (zur Zeit schon armirt) und 6 Kanonenboote bleiben, um die detachirten Fahrzeuge nöthigenfalls verstärken zu können. Zum Schutz der Westküste blieben 3 Kanonenboote und zu deren Schleppdienst der kleine und gebrechliche Dampfer „Kiel" bestimmt. Letztere Boote vereinigten sich bei Rendsburg im Eidercanal und gingen dann nach der Insel Föhr ab. Nach der Schlacht bei Idstedt sollten 2 Kanonenboote zur Verstärkung der Positionen in der Westsee folgen; doch die Besetzung von Friedrichstadt und Tönning dänischerseits schnitt vor der Ausführung die Verbindung mit der Flottille ab.

Am 16. September ging dem Flottillen-Commandeur die Meldung zu, daß 1 feindliches Dampfschiff mit 6 Kanonenbooten und 7 Transport-Fahrzeugen in Sicht sei, und noch am selben Tage erfolgte die Besetzung der bis dahin glücklich gehaltenen Insel Föhr. Die Lage der 3 schleswig-holsteinischen Kanonenboote, dem armirten Dampfschiff „Geyser" und einer Corvette gegenüber, war um so verzwei-

*) Jetzt im preußischen Dienst.

felter, als es ihnen unmöglich werden mußte, sich auf offener See bei fortwährend stürmischem Wetter mit einem größeren Kriegsschiffe in einen Kampf einzulassen. Plötzlich eingetretene Windstille änderte am 17. September die Lage. Die Boote, geschleppt vom Dampfer „Kiel", gingen südwärts und lagen um 11 Uhr Vormittags dem „Geyser" gegenüber, während die dänischen Kanonenboote kaum in Sicht waren.

Der Commandant des „Geyser", Capitain Wolff, welcher zu Helgoland geäußert, er wolle, ohne einen Schuß zu thun, die Insurgentenboote nehmen oder in den Grund laufen, lief mit voller Kraft auf $\frac{1}{4}$ Schußweite heran und eröffnete den Kampf mit einer glatten Lage, ohne jedoch erheblichen Schaden anzurichten. Der Gruß wurde mit 6 wohlgezielten Bombenschüssen erwidert, und alsbald war das Feuer allgemein, welches von den Schleswig-Holsteinern mit steigender Kampflust unterhalten wurde. Ein donnerndes Hurrah! erscholl, als die Besatzungen der 3 Boote aus dem Innern des „Geyser" Rauch aufsteigen, den Commandanten vom Radkasten niedersteigen sahen und ihnen die am Bord sichtbare Verwirrung bewies, daß dem Feinde ein wesentlicher Schaden zugefügt war. Der „Geyser", dem seine Stellung zu heiß wurde, änderte dieselbe und legte sich hinter die Feuerlinie der Boote, von wo aus er in großer Nähe ein heftiges Kartätschenfeuer eröffnete. Das Gefecht hatte schon länger als eine Stunde gedauert, und die dänischen Kanonenboote näherten sich dem Kampfplatz; die nächsten Minuten mußten entscheidend werden. Eins der Kanonenboote (Nr. 11) benutzte seine günstigere Stellung in größerer Nähe vom Dampfer, und nach wenigen Bombenschüssen waren 2 Geschütze des „Geyser" demontirt. Sein Feuer schwieg während seines Rückzuges.

Die schleswig-holsteinischen Kanonenboote mit ihrem Dampfschiffe blieben anfänglich auf ihrem Ankerplatz, liefen aber beim Eintritt der Herbststürme nach dem Glückstädter Hafen, bei welcher Fahrt eines der Boote im furchtbaren Weststurme gekentert und mit der ganzen Bemannung vom Meere verschlungen wurde.

Die Operationen der Ostseeflottille begannen mit dem 19. Juli vor Heiligenhafen.

Zum Schutz der von den Dänen besetzten Insel Fehmarn hatten dieselben 1 Dampfschiff und mehrere Kanonenboote im Fehmarn-Sunde

stationirt. Der Lieutenant Söndergard segelte den feindlichen Fahrzeugen entgegen, um sie unter die Landbatterieen zu locken, deren 2 errichtet waren, wobei er ein Gefecht mit 4 dänischen Kanonenbooten bestand. Eines derselben verließ, nachdem es in dem anderthalbstündigen Feuergefechte leck geschossen worden, den Kampfplatz, dessen Behauptung auch den 3 anderen nur noch kurze Zeit möglich war.

Weniger glücklich — oder entschieden unglücklich war der Commandant des bei Neustadt stationirten Dampfkanonenboots am 21. Juli. Das Erscheinen der Kriegsschiffe „Hekla" und „Valkyrien" in diesen Gewässern nöthigte jenes, nachdem es kurze Zeit vorher eine Prise aufgebracht und geborgen hatte, sich in den Travemünder Hafen zurückzuziehen, um ein Gefecht auf hoher See zu vermeiden. Da jedoch dem Fahrzeuge nur unter der Bedingung der Entwaffnung seines Schiffes zugestanden wurde, auf neutralem (deutschem) Gebiete zu verbleiben, so lief es wieder in See und steuerte längs der holsteinischen Küste, gerieth aber durch die Unvorsichtigkeit des Lootsen unweit Neustadt auf den Grund. Gleichzeitig kam der „Hekla", der schon in Sicht gewesen war, innerhalb der Schußweite und begann sofort sein Feuer gegen das festliegende Dampfkanonenboot; als jener sich nach ¾ stündigem Gefecht zurückziehen mußte, weil er im Rumpfe Schaden erlitten hatte, löste ihn die Corvette „Valkyrien" ab, so daß dem Auxiliar-Offizier Lange weder Zeit noch Gelegenheit blieb, sein Fahrzeug flott zu machen, und in der Unmöglichkeit, den Kampf gegen die mit langen Geschützen armirte Corvette bestehen zu können, faßte er den Entschluß, das Dampfkanonenboot anzuzünden und zu verlassen*).

Am gleichen Tage, Abends, war der Lieutenant 2. Classe, Schau**), welcher interimistisch das Commando der Flottillen-Abtheilung im Kieler Hafen führte, mit dem „Bonin", dem „Löwen" und 3 Kanonenbooten in See gegangen, um den dänischen Kriegsdampfer „Holger Danske" zu verjagen. Derselbe nahm das Gefecht zwar sofort an, mußte aber nach 1½ stündiger Dauer desselben unter den Geschützen des ansegelnden Linienschiffes „Skiold" und der Fregatte „Freia", deren Erscheinen das Gefecht beendete, Schutz suchen.

*) Später wurde das Wrack geborgen und wieder hergestellt.

**) Jetzt in preußischen Diensten.

Also zeigte sich die schleswig-holsteinische Küstenflottille unter deutscher Flagge unausgesetzt thätig und kampfbereit. Ein Glück, daß die Noth sie von den Verfügungen des Reichs-Ministerii unabhängig hielt. Von der weiteren Betheiligung der kleinen Flotte am Kampfe des engeren Vaterlandes ist das Gefecht vor dem Kieler Hafen, am 16. August, an welchem der „Bonin" und 2 vom „Löwen" geschleppte Kanonenboote Theil nahmen, zu erwähnen, ferner das im Fehmarn-Sunde am 5. September von den Kanonenbooten 2 und 5 vier dänischen Kanonenbooten und 1 Dampfschiff gelieferte Treffen, welches von Seiten der letzteren abgebrochen wurde, und endlich die Theilnahme der Flottille an der Beschießung von Friedrichstadt.

Armee und Marine hatten während dieses mehrtägigen Zusammenwirkens gegenseitig Gelegenheit zur näheren Bekanntschaft gehabt, die wesentlich zur allgemeinen Anerkennung der Leistungen beitrug. Die Rolle, welche die schleswig-holsteinische Marine*) in dem dreijährigen nach Verhältniß der agirenden Kräfte sehr blutigen Kriege gespielt hat, ist allerdings nur eine untergeordnete, doch giebt sie Zeugniß von der Leistungsfähigkeit des Materials, dessen Theile, wenn auch schnell geschaffen, sich unter den Händen willenskräftiger Männer leicht zum Ganzen vollendeten. Die Errichtung der schleswig-holsteinischen Marine war allerdings nur dem Namen nach von den deutschen Reichsbauten abhängig, — doch konnten selbst in der flüchtigen Darstellung der letzteren diejenigen Begebenheiten nicht ganz übergangen werden, welche unter der die Einigkeit anstrebenden deutschen Flagge geschehen waren.

Als genügendes Zeugniß für den Glauben an die Durchführung eines Theiles des großen deutschen National-Werkes, der Gründung einer Kriegsmarine für die selbstständigen Herzogthümer, muß endlich auch die Errichtung einer mit ihr verbundenen See-Cadettenschule (1. December 1848) gelten. Dieselbe veröffentlichte pro 1849 einen Jahresbericht, welcher in drei Abtheilungen zerfällt und über den Personalbestand, das Unterrichtswesen und die Disciplinarverwaltung schätzenswerthe Mittheilungen macht. Die Anstalt blieb bis zu ihrer Auflösung, welche mit der Abgabe des dem deutschen Bunde

*) Sie bestand aus 11 Kanonenbooten, 1 Schraubenkanonenboot, 3 Kriegsdampfschiffen, 1 Schooner und 1 Kutter, zu deren Besatzung 750—800 Mann erforderlich waren.

zufallenden Materials an Schiffen ꝛc. zusammenhing, in steigender Entwickelung, und ihre reglementarischen, die innere Einrichtung betreffenden Bestimmungen werden stets als ein sicherer Anhalt bei ähnlichen Schöpfungen dienen können.

Keine anderen als schleswig-holsteinische Fahrzeuge haben unter deutscher Flagge den Feind auf hoher See gesehen, viel weniger einen Kampf mit ihm bestanden. Weder Preußens, noch Oesterreichs Schiffe und Boote hißten andere als die eigenen Farben, und nur Preußen wiederum trat dem gemeinsamen Gegner als seinem speciellen Feinde zur See und auf dem Lande entgegen. Was es geleistet und gelitten, soll der dritte Abschnitt zeigen, nachdem in diesem noch der Auflösung der deutschen Reichsmarine in Kürze gedacht worden ist.

Das Verdienst bleibt der damaligen Verwaltung, wie Duckwitz in seiner Selbstkritik sagt, daß sie muthig und unbekümmert um Schwierigkeiten das ihr übertragene Werk angegriffen hat; doch irrig war der Glaube, daß es so weit durchgeführt worden, um nicht mehr ungeschehen gemacht zu werden; die Entschuldigung aber, die Wurzel alles Uebels für die Reichsmarine sei ihre Schöpfung durch eine Regierung gewesen, welche ein Reich repräsentirte, dessen Existenz vorausgesetzt war, aber nicht ins Leben trat, spricht die Richtigkeit jeden Versuchs, solches Werk damals gründen zu wollen, deutlich aus, wenn nicht die Worte im Munde des geistreichen Generals v. Radowitz, daß auf dem eingeschlagenen Wege nie ein fester und gedeihlicher Gang in die Geschäfte der Marine-Verwaltung kommen würde, die Erfolglosigkeit der deutschen maritimen Bestrebungen schon vorher untrüglich dargethan hätten. Das Werk trug seit seiner Frühgeburt die Todeskeime in sich; ein sieches Kindesleben war es, dem nicht nur die rechte Muttersorge für die Entwickelung, sondern auch der Arzt fehlte, um der unreifen Organisation erst zum geregelten Blutumlauf zu verhelfen. Seit dem Malmöer Waffenstillstande eilte die tödtliche Krankheit; die Nervenspannung, krampfhaft von Zeit zu Zeit noch einmal eintretend, schwand mehr und mehr, bis endlich die Stunde der Auflösung schlug. Nicht ehrenhaft war der Tod der deutschen Flotte. Unter dem Hammer des Auctionators ging das übereiferte Werk in Stücken, dem die Hauptfactoren der Existenz entzogen waren: Geld und Zeit; — und hatte man Anfangs Geld, so hatte man doch niemals Zeit.

Im ganzen Norden des nach heftigem Fieberparoxysmus wieder beruhigten deutschen Vaterlandes hallten die Klagen wider über das Zernichten jeder Hoffnung, eine Kriegsflotte dereinst zu besitzen, — gleichsam einen Ehebund gestiftet zu sehen: der Handelsmarine den waffentragenden Leib und die stärkere männliche Seele zu vermählen, — und Aller Blicke, zunächst wieder Oldenburg's, welches sich während der ganzen letzten Geburts-Periode der deutschen Flotte in edelster Weise stets zu Opfern bereit gezeigt hatte, hefteten sich auf Preußens Entschlüsse. —

Diese redeten durch Thaten.

Es war nicht die Absicht, eine erschöpfende Darstellung der geschichtlichen Verhältnisse, der Verwirrungen und Verirrungen im Schooße des deutschen Parlaments, soweit die Marine davon berührt wird, an diesem Orte wiederzugeben, sondern nur zu zeigen, einerseits, wie wenig das deutsche Reich — das durch bacchanalischen Freiheitstaumel in erhitzter Phantasie geschaffene Reich — sich berechtigt halten durfte, ein solches Werk zu schaffen, andererseits im Nachfolgenden klarer heraustreten zu lassen, wie entschieden das vielverkannte und verdächtigte Preußen neben diesen Verirrungen und Halbheiten, theilweis auch mit hineingerissen von schäumenden Volksbegierden, die große Aufgabe im Auge behielt und den überstürzenden Forderungen das rechte Maß entgegensetzte.

# Dritter Abschnitt.

Nachdem der Todeskampf — um wiederum dieses Gleichniß zu gebrauchen — der deutschen Centralgewalt beendet und ihr im größten Maßstabe angelegter Schöpfungsversuch einer „nationalen Kriegsflotte" gescheitert war, blickte der Norden Deutschlands, wie gesagt, einzig noch auf Preußens Entschlüsse. Es war wieder die Stunde der Noth, da solches geschah; die stumme aber wunderbar beredte Bitte erging an Preußen, die gestürzten Säulen der Hoffnung wieder aufzurichten, oder besser diese auf anderen solideren Grundmauern zu bauen, damit endlich das Dach sich wölbe, darunter der politische und commercielle Reichthum eines großen Volkes geschützt und gesichert ruhen und gestärkt wieder herausschreiten könne; denn endlich hatte man auch einzusehen begonnen, daß Preußen es sein werde, welches die Kraft der deutschen Nation, deren Uneinigkeit mehr denn je gerade im Einigungsproceß sich gesteigert hatte, durch die That allein zu vertreten vermöchte.

Der kurze Abriß der Geschichte der deutschen Marine hat vorübergehend gezeigt, daß Preußen während und bei Gelegenheit der Verhandlungen zu Frankfurt den Grundsatz offen ausgesprochen und daran festzuhalten entschlossen war: selbst über die matrikularmäßigen Beiträge hinaus (unter Umständen) auf eigene Rechnung Kriegsschiffe zu bauen und zu bemannen, und diese, da die Centralgewalt die Anerkennung einer gemeinschaftlichen Flagge nicht einmal hatte bewirken können, im Gegentheil die deutsche Tricolore in neutralen Häfen ungerächt beschimpft war, unter preußischer Flagge fahren zu lassen. Diese Sonderung war genugsam begründet, so sehr man auch damals, als die Leidenschaft den Blutumlauf noch beherrschte, gegen eine solche

Verwahrung Seitens eines einzelnen Staates eiferte, ohne zu bedenken, daß Preußen doch endlich nur allein im Stande sein würde, eine selbstständige Kriegsmarine für sich und die um dasselbe gruppirten deutschen Staaten zu schaffen, anderntheils auch im Besitz der größten deutschen Küstenausdehnung sich naturgemäß zur Gründung und Unterhaltung einer allen seinen Verhältnissen entsprechenden Kriegsmarine bequemen müßte. Seine Geschichte hätte darüber schon Gewißheit geben sollen, dann auch in jüngster Zeit die leidenschaftslose Entschlossenheit, mit welcher es den Bau von Kanonenbooten in Angriff nahm und seine defensiven Streitmittel gerade an der hierfür geeignetsten Seegrenze kräftigte. Doch schon vor dem ersten Sturmlauf eines Mitgliedes des Fünfziger-Ausschusses, des im zweiten Abschnitt mehrfach erwähnten Reichshandelsministers und Abgeordneten für Bremen, Duckwitz, hatte die preußische Regierung selbstständige Schritte gethan und war durch diese unaufgefordert an die Spitze der Bewegung getreten, welche nur für Deutschland (im damaligen Sinne) erfolglos blieb und bleiben mußte. Preußen hatte nämlich schon im April 1848 seine Ansicht dahin ausgesprochen, daß es einerseits politisch richtig sei, wenn es sich thatsächlich an die Spitze der deutschen National-Interessen stelle, andererseits aber schon seit vielen Jahren (s. später) in ganz Deutschland die Nothwendigkeit einer deutschen Kriegsmarine laut anerkannt worden sei. Dies sei der Augenblick, ungesäumt mit Einleitungen für die künftige Bildung einer solchen im weiteren Sinne vorzugehen. Se. Königliche Hoheit Prinz Adalbert war in Folge dessen eifrigst bemüht, im Interesse der Sache vortheilhaft zu wirken, und arbeitete eine Denkschrift aus, welche allgemeinen Beifalls sich erfreute. Preußen besaß bereits im Anfang des Jahres 1848 an materiellen Streitmitteln zur See nur 2 Kanonenjollen mit je 1 25pfündigen Bombenkanone*) (versuchsweise nach dänischem Muster erbaut) und das eiserne Postdampfschiff „Preußischer Adler", welches mit kriegsmäßiger Ausrüstung versehen war. Außerdem war die Segel-Corvette „Amazone",**) schon 1835 projectirt und als Uebungsschiff für die Navigationsschüler bestimmt,***) nach ihrer

*) Zu Danzig stationirt.

**) Die „Amazone", vom Schiffsbaumeister Elbertzhagen, jetzt Schiffsbaudirector der Königl. Marine zu Danzig, wurde zu Stettin gebaut.

***) Siehe Beilage VI.

Rückkehr von der amerikanischen Reise im Jahre 1847 berufen, in der Reihe der preußischen Kriegsfahrzeuge das erste zu sein. Die Corvette „Amazone" wurde daher später, 1. März 1849, dem Ressort des Finanzministerii ganz entzogen und unter den Befehl des Kriegsministerii gestellt, da bis dahin eine selbstständige Marinebehörde in Preußen nicht constituirt war, sondern jenes vorläufig die leitende Behörde blieb, an welche sich die verbindenden Fäden der Entwickelung der Königlichen Marine anknüpften.

Se. Königliche Hoheit Prinz Adalbert von Preußen stand factisch an der Spitze des Unternehmens. Schon in früherer Zeit hatte seine regste Theilnahme sich auf das Seewesen gerichtet, und auch damals, als der erste verlangende Ruf nach einer deutschen Flotte durch alle Gauen des Vaterlandes klang, galt er, nicht nur in Preußen, sondern in weiteren Kreisen, in rechter Würdigung seiner edlen, ritterlichen Begeisterung für die Lebendigwerdung dieses Wunsches, als diejenige Persönlichkeit, nach welcher die Hoffnungen vor allen Anderen sich hinwenden müßten. Diejenigen, welche dem Gange der Ereignisse in jener Zeit mit mehr als gewöhnlicher Aufmerksamkeit gefolgt sind, und denen die aufgeregte Stimmung fast aller Klassen der Gesellschaft nicht bloß als ein wirres Spiel der Leidenschaften erschienen ist, werden sich, sofern ihre Anschauung selbst eine ungetrübte geblieben war, des Gefühls bewußt geworden sein, daß die Sonderung Preußens in Bezug auf die Gründung einer Marine nur vortheilhaft für das Gelingen des Ganzen sein konnte, und daß ein Prinz des Königlichen Hauses, dessen Neigungen von Jugend auf den Marine-Einrichtungen zugewandt gewesen und dessen vorerwähnte Theilnahme nicht bloß in Worten, sondern in Thaten bestand, an der Spitze solchen Werkes nur erwünscht sein konnte. Das Kriegsministerium folgte daher nur der allgemeinen, wenn auch wenig laut gewordenen Stimme, als es dem Könige diesen Prinzen Seines Hauses vorschlug, um die Durchführung des zu beginnenden Werkes zu übernehmen.

Hiermit beginnt auch eine neue Cultur-Epoche: denn herausschreitend aus den bisher gezogenen Grenzen politischer und socialer Bewegung, folgte Preußen der Mahnung seiner historischen Bedeutung, um das seine Lande bespülende Meer als den beweglichen Träger seines im Tausch sich mehrenden Reichthums und als neues Feld der Landesvertheidigung zu nützen.

So trat noch in den letzten Tagen des April desselben Jahres unter dem Vorsitze des Prinzen Adalbert, damaligen General-Inspecteurs der Artillerie, eine berathende Commission auf Königlichen Befehl zusammen, welcher die Aufgabe zugewiesen wurde, sich über die zur Vertheidigung der Ostseeküste erforderlichen Maßregeln gutachtlich zu äußern. Diese Commission ging von der unleugbar einzig richtigen Ansicht aus, daß es darauf ankomme, etwas Bleibendes zu gründen, nicht aber sich mit Maßregeln zu begnügen, welche blos auf Abwehrung der jedenfalls nur unbedeutenden (!) Gefahren, eine augenblickliche Folge des Zerwürfnisses mit Dänemark, hinausgehen. Das größere Ziel stand den Männern klar vor Augen, ohne daß das näher liegende ihren Blicken entgangen wäre.

Auf die Bewaffnung von Handelsschiffen zu Kriegszwecken, auf die Armirung von Booten verschiedener Art, wie sie sich im täglichen Verkehr in mannigfaltiger Form vorfinden, glaubte die Commission keine Rücksicht nehmen zu dürfen, weil sie wirklichen Kriegs-Fahrzeugen nach heutiger Construction und Ausrüstung und den damit verbundenen gesteigerten Anforderungen gegenüber nicht von Nutzen seien, und die Bewaffnung von Handelsschiffen Behufs Kaperei als Privatsache erscheinen müsse, deren Räthlichkeit ganz politischer Natur wäre. Dagegen drang die Commission auf ungesäumtes Vorgehen mit dem Bau von Kanonenbooten.

Die Verhandlungen der Commission beginnen mit einer vom Vorsitzenden gegebenen kurzen aber sehr lehrreichen Charakteristik der preußischen Ostseeküste. Flach und sandig, hat dieselbe von Memel bis Darser Ort eine Längen-Ausdehnung von hundert und elf Meilen, und wird das Putziger Wieck, unter der Halbinsel Hela, als die beste natürliche Rhede an der ganzen Küste bezeichnet; auch die Rhede von Swinemünde ist gut; im Greifswalder Bodden kann eine nicht unbedeutende Küstenflottille gesichert ankern; die Pillauer Rhede endlich hat den Vorzug vor der Memeler. Ein in der Entfernung von 2500 Schritt längs der Küste hinlaufendes Sandriff macht größeren Schiffen die Annäherung unmöglich, und die nicht bedeutende Einfahrt zu den Häfen gestattet auch nur den Segelschiffen kleinerer Art, sowie den Kriegsdampfern mit geringerer Pferdekraft den Eintritt. Dies ist das Resumé der hauptsächlichsten Punkte jener einleitenden Darstellung.

Hiernach sprach sich die allgemeine Ansicht aus, daß die zur Bildung einer Flotte zu ergreifenden Maßregeln defensiver Natur bleiben müßten, und wäre vor allen Dingen zunächst der Umfang derselben in Betracht zu ziehen, dann die Form. In Betreff des ersten Punktes müßten die Mittel zur Vertheidigung im Verhältniß zu denen des möglichen Angriffs stehen, der Form nach würden sie theils fortificatorischer Natur sein, theils wirkliche Schiffsausrüstungen verlangen. Letztere hätten bei dem defensiven Charakter der zu berathenden Maßregeln aus einer aus Kanonenbooten zusammengesetzten Ruderflottille und aus einer Anzahl Blockschiffe hauptsächlich und zunächst zu bestehen. Von der Beschaffung von Dampfschiffen wurde vorläufig abgesehen. Hinsichts der Kräfte, mit welchen die Küsten angegriffen werden könnten, wurde die russische Ostseeflotte, als die mächtigste im Baltischen Meere, der Berücksichtigung unterbreitet.

Sechs Kanonenboote zu 30 Rudern mit 64 Mann, 1 25pfündige Bombenkanone und 1 langen 24 Pfünder auf dem Pivot sollten in Danzig und Stettin nach drei verschiedenen Modellen als Probeboote sofort gebaut werden, für deren Vollendung incl. Armirung man einen Zeitraum von nur 8 bis 10 Wochen annahm. Auf Grund dieser Verhandlungen wurde der in gleichem Sinne eindringlich dargestellte Bericht an das Staatsministerium abgefaßt, worin es unter Anderem hieß: „es handle sich nicht mehr lediglich um maritime Anordnungen zur Vertheidigung der preußischen Häfen und Küsten, sie müssen auch auf Deutschlands (doch wohl nur Norddeutschlands) Häfen und Küsten ausgedehnt werden; es genüge nicht mehr, das Landen an der Küste, das Einlaufen feindlicher Schiffe in die Häfen und Binnengewässer zu verwehren, es müsse deren Blokade auch offensiv entgegengetreten und endlich durch eine deutsche Kriegsmarine auf offenem Meere dem deutschen Seehandel*) Schutz gewährt, der deutschen Flagge Achtung geschaffen werden. Aber Preußen müsse sich auch in dieser Angelegenheit von vornherein an die Spitze Deutschlands stellen. An mehreren Orten seien bereits Comités zusammengetreten, welche sich die Aufgabe gestellt, mit allen

*) Dieser Berufung auf gemeinsames Wirken im Sinne eines deutschen Reiches liegt die handelspolitische Verbindung im „Zollverein" zu Grunde, welche von den preußischen Commissionsmitgliedern nicht unberücksichtigt bleiben durfte und konnte.

Kräften das von der Regierung unternommene Werk fördern zu helfen, und somit möchte es nun nothwendig werden, mit den norddeutschen Uferstaaten in bestimmte Unterhandlungen zu gleichmäßigem Vorschreiten beim Bau einer Flotte zu treten, welche den gewünschten Anforderungen entspräche. Es komme jetzt weniger darauf an, daß das Beste geschehe, als nur darauf, daß kriegsbrauchbares Material in möglichst kurzer Zeit und mit nicht unerschwinglichem Geldaufwande fertig hergestellt werde."

Hierbei ist nicht unerwähnt zu lassen, daß Prinz Adalbert durch seine mit aufrichtiger Neigung und mit klarer Einsicht getriebenen Studien der bestehenden Organisationen fremder Marinen und nach genauer Prüfung deren Vortheile und Nachtheile in den Stand gesetzt war, die Summe dieser Erfahrungen in ein System zu bringen, welches, von Realitäten ausgehend, nicht in phantastische Ideen ausarten oder gar auf ein unwegsames Gebiet des Lebens abirren konnte, wie es z. B. in den Köpfen der Frankfurter Flottengründer gleichzeitig geschah. Wenn nun im obenerwähnten Berichte an das Staats-Ministerium gesagt ist, daß es jetzt weniger darauf ankomme, daß das Beste geschehe, als nur darauf, daß kriegsbrauchbares Material in möglichst kurzer Zeit fertig hergestellt werde, so sollte damit nur die dringendste Nothwendigkeit hervorgehoben sein, möglichst bald in die Lage kommen zu müssen, um dem schon fertigen, gerüsteten Feinde factisch entgegentreten zu können, — so gut die Verhältnisse es zulassen würden. Prinz Adalbert mußte dieser Ansicht beistimmen, ohne von der seinigen abzuweichen zu brauchen, daß ein planmäßiger Bau allein Bestand haben und einzig die Sicherheit für eine erfolgreiche Entwickelung des Ganzen bieten werde. Die Regierung müsse erst wissen, welche Ausdehnung die Marine erhalten solle, dann, in welcher Zeit die Ausführung zu beenden sei, und endlich wie? diese bewirkt werden könne. Zu einer Marine gehören gleichzeitig Schiffe, Mannschaften und Häfen. Um diese drei Dinge zu schaffen, brauche man Geld und Zeit, und zur Vollendung des Werkes müsse ein geordneter Plan zu Grunde liegen, aus welchem die Vertheilung der Geld- und Arbeitskräfte, immer nur und einzig mit Rücksicht auf das feste Ziel, klar und bestimmt hervorgehe.

In Folge des obigen Berichts und um nur des Schleunigsten wenigstens einige defensive Streitmacht zur See zu besitzen, wurde

vorläufig der Bau von 18 Kanonenbooten durch Königl. Ordre vom 23. Mai 1848 *) angeordnet, obschon Prinz Adalbert dringend befürwortet hatte, dergleichen 40 auf Stapel zu stellen.

Der Bau von zwei eisernen Booten wurde versuchsweise der Wöhlertschen Maschinen-Fabrik in Moabit bei Berlin aufgegeben.

Die noch in demselben Bericht an das Staats-Ministerium erwähnten Comités zu Stralsund, Greifswald und Stettin, an deren Spitze Prinz Adalbert mit Königlicher Genehmigung getreten war, denen sich das Comité zu Danzig für die Provinz Preußen (Dr. Ryno Quehl, im Artushofe) angeschlossen, hatten sich während dessen bemüht, ihre Thätigkeit auf's Beste geltend zu machen. In Stralsund, dessen Comité im Namen der Ostseeküste einen offenen Brief an die deutsche National-Versammlung erlassen hatte, um die allgemeinen Wünsche auch auf specielle Punkte zu richten, war ein Kanonenboot im Bau und konnte am 10. August bereits vom Stapel gelassen werden. Die damals veröffentlichte Denkschrift: „Das erste preußische See-Kanonenboot für die deutsche Kriegsflotte", giebt eine kurze Mittheilung über die dabei stattgehabte Feierlichkeit, welcher in Folge einer Einladung des Stralsunder Comité-Ausschusses der Prinz Adalbert beiwohnte. — — „Als der Festredner (Professor Dr. Zober) den Namen des Kanonenbootes nannte, nahm Se. Königliche Hoheit selber die unter demselben hangende Decke fort, schwang sich bei den letzten Worten:

Schlagt den Keil nun ab!
Strela-Sund, gleit' hinab!

auf die Relingen und ergriff mit kräftiger Hand den schmächtigen Flaggenstock, von dem die preußische Kriegsflagge und das Reichsbanner einträchtig vereint herabwallten."

Der „Strela-Sund" wurde danach vom Comité der Militair-Verwaltung zur Disposition gestellt und erhielt die Nummer 1, obschon nach einer tabellarischen Uebersicht der fertigen und im Bau begriffenen Kanonenboote bereits 1841 und 1842 in Danzig 2 Bombenkanonenjollen nach dänischem Modell gebaut und mit Nummern versehen waren. Auch die übrigen Comités bewiesen einen nicht geringen Eifer mit Wort und That; so waren fast gleichzeitig mit dem

*) Also noch vor der Frankfurter Parlaments-Debatte über Bewilligung von 6 Mill. Thalern.

„Strela-Sund" 2 Kanonenjollen in Stettin aus Privatmitteln gebaut und der Königlichen Marine zugetheilt. Aller Orten glühte die Begeisterung für den maritimen Aufschwung des Vaterlandes, und blicken wir unparteiisch auf jene Zeit ängstlicher Hast und Sorge, gepaart mit Leidenschaft, die einem nebelhaften romantischen Ziele nachjagte, so finden wir diese Begeisterung frei von den Schlacken, denen man bei jedem Schritte der politischen Bewegung begegnete. Weil Hoffnungen, Wünsche und Grundsätze regellos gemischt waren, darum bezeichnete man die Gesammtheit des Ausdrucks jenes Jahres als „schmutzig und verwerflich"; — doch wo Frauen und Jungfrauen, frei von frechem Eigennutz, der nur dem niedrigsten Ehrgeize dient, begeistert zusammentreten und Beiträge sammeln, um auch ein Opfer auf den Altar des Vaterlandes zu legen, da dürfen wir getrost an eine gute Seite der Sache glauben und können nicht vergessen, daß die Mütter dieser Frauen einst, in verhängnißvoller Zeit, es waren, welche hochherzig für die Befreiung des Vaterlandes in echt weiblicher Weise aufopfernd mitwirkten. — Das von den Frauen gebildete Flotten-Comité übernahm, zunächst für das engere Vaterland, vor dessen Grenzüberschreitung dem echt weiblichen Gemüth schwindelte, den Bau des Schooners „Frauengabe", der, 1850 begonnen, nunmehr beendet, der Königlichen Marine übergeben ist.*)

So strebten alle Theile nach einem Ziele; jede Gabe war willkommen, weil sie dem Ruhme und dem Glück und der Ehre des Vaterlandes gebracht wurde. Es sind Lichtpunkte in jener umdüsterten Zeit, es sind Strebepfeiler am schwankenden Gerüst, daran ein hohes, herrliches Gebäude errichtet werden soll.

Noch vor der Zeit, welche nach Beendigung des Baues der Kanonenboote zu einer ersten Flottillenübung bestimmt war, trat wiederum (im October)**) unter dem Vorsitze des Prinzen Adalbert eine Commission zusammen, um die durch Königlichen Befehl ihrer Berathung zugewiesenen Gegenstände in Erwägung zu nehmen. Die Commission selbst bestand aus dem General-Major (jetzt General-Lieutenant und General-Inspecteur der Ingenieure) v. Brese, Geh. Ober-Finanzrath v. Oesterreich, Major (jetzt Oberst) Bogun von Wangen-

*) Siehe später: „Frauenlob".

**) Kurz vor der Abreise des Prinzen Adalbert nach Frankfurt.

heim, Capitain-Lieutenant (jetzt Contre-Admiral und Chef der Marine-Station der Ostsee) Schröder, Fabriken-Commissions-Rath Wedding und Fabriken-Besitzer Dannenberg. Nachdem der Major von Wangenheim, Vorstand der Marine-Abtheilung im Kriegsministerium, *) über den bisherigen Gang der Marine-Angelegenheiten und die derzeitige Lage derselben Mittheilung gemacht, eröffnete der Vorsitzende die Berathung mit einer allgemeinen Darstellung der Verhältnisse, welche sich der Erwägung darboten, und mit Andeutung derjenigen Gesichtspunkte, welche dabei maßgebend sein mußten. In Betreff der Gattung und Anzahl der zu beschaffenden Fahrzeuge wurde zunächst von der Beschlußnahme der Frankfurter Nationalversammlung ausgegangen und die Frage gestellt, ob diese für Preußen als bestimmend und bindend zu betrachten sei. Nach dem in der Sitzung vom 8. Juni vorgetragenen Berichte des Marine-Ausschusses nahm derselbe nämlich in Aussicht:

| | | |
|---|---|---|
| 2 Fregatten zu 46—54 Kanonen | . . . | 900,000 Thlr. |
| 4 Corvetten zu 20—32 „ | . . . | 920,000 „ |
| 2 Dampfschiffe zu 500 Pferde-Kraft | . . | 800,000 „ |
| 4 desgleichen zu 350 do. | . . | 1,200,000 „ |
| 200 Kanonenboote zu 2 Kanonen | . . . | 1,400,000 „ |
| | in Summa | 5,220,000 Thlr. |

Die Commission begann sofort ihre Thätigkeit. Sie glaubte sich vorläufig gegen den Bau von Fregatten schwerster Gattung und dahin erklären zu müssen, daß Preußen, da in jenen Vorschlägen nur der Anfang der Begründung einer Marine liegen solle, da ferner die künftige Stellung Preußens in Deutschland noch nicht ersichtlich sei, von dem Standpunkte der Selbstständigkeit ausgehen müsse.

Diese Annahme der Commission konnte sich im Anschluß an die Ansicht der zuerst zusammengetretenen, welche die preußische Marine als deutsche zu halten gemeint war, zur Zeit in Folge der Zustände des deutschen Flottenwesens und nachdem der deutschen Flagge die Anerkennung Englands versagt war, in keinem anderen Sinne aussprechen, als für die Bewahrung der preußischen Selbststän-

*) Dieselbe wurde im September errichtet und zu derselben außer dem Major von Wangenheim die Premier-Lieutenants Häring (jetzt Marine-Depot-Director zu Stralsund) und Geppert zu Räthen der Marine-Abtheilung ernannt.

digkeit; denn schon damals sah jeder patriotisch Gesinnte die Unmöglichkeit einer preußischen Unterordnung unter die republicanische Dictatorenwirthschaft des Frankfurter Parlaments.

In Folge seiner geographischen Lage, heißt es in den Verhandlungen weiter, könne es auf seine eigenen maritimen Kräfte beschränkt werden, und müsse die preußische Marine vorläufig 6 Segel-Fregatten, 12 große und 2 kleine Dampfer und 80 Kanonenboote zählen. Die Herstellung anderer kleinerer Segelfahrzeuge wurde, weil im Gefecht nur von bedingter Wirkung, nicht für angemessen erachtet, der Oberst im Ingenieur-Corps v. Studnitz aber in Folge der zweiten angeregten Frage über die geeignetsten Hafen-Orte an den preußischen Küsten mit der Untersuchung der localen Verhältnisse des Dänholm (bei Stralsund) beauftragt, wobei ihm der Regierungsrath Spielhagen assistiren sollte. Zugleich wurde ein Project des Hafenbau-Inspectors Pfeffer zur Anlage eines Hafens bei Danzig vorgelegt und zur Prüfung überwiesen, ohne jedoch später eine Berücksichtigung zu finden.

In Betreff der schon erwähnten Privatvereine, welche sich behufs Herstellung von Kriegsfahrzeugen gebildet hatten, und deren Anträge zu jener Zeit in großer Menge mit Bitten und Vorschlägen einliefen, wurde denselben die Bedingung gestellt, daß die von ihnen zu bauenden Fahrzeuge genau nach den von der betreffenden Commission genehmigten Anschlägen und Zeichnungen erbaut und demnächst ausschließlich zur Verfügung der Marinebehörde gestellt werden müßten, welche die Armirung und Bemannung derselben selbst übernehmen würde. Solchen Falls aber würden $\frac{1}{3}$ der Kosten aus Staatsfonds den Flotten-Comités erstattet werden. Mit diesem Beschlusse beginnt sich das vielseitige Flottenwesen zu einer mehr einheitlichen Thätigkeit zu verbinden.

Mit den thatsächlichen Bestrebungen der Privatvereine hielten die Maßregeln der Regierung gleichen Schritt, denn schon im December, nach beendeter Probe-Uebung der bis dahin fertig gewordenen Kanonenboote, wurde der Bau von 33 anderen befohlen, deren Vollendung im März 1849 erwartet werden sollte.

Die eben gedachte Uebung fand im November 1848 unter der Leitung des Capitain-Lieutenant Schröder, der nunmehr als Navigations-Director definitiv in den preußischen Staatsdienst übergetreten war, im Greifswalder Bodden statt. Das Commando über die Di-

visionen und einzelnen Boote wurde Handelsschiffsführern und Steuerleuten übertragen, deren Tüchtigkeit bekannt war, und welche sich geneigt gefunden hatten, als Auxiliar-Offiziere ihre Thätigkeit der in der Entwickelung begriffenen vaterländischen Kriegs-Marine zu widmen. Es wird ihrer später noch gedacht werden.

Da die Ersatzverhältnisse eines Marine-Corps in dem kurzen Zeitraume unmöglich vollständig geregelt und nähere Bestimmungen bis dahin nicht erlassen werden konnten, als bis eine provisorische Organisation der Marine in's Leben gerufen war, so suchte man aus Freiwilligen und aus solchen Schiffern, welche zur Genügung ihrer Dienstpflicht für die Armee ausgehoben waren, den Stamm eines Marine-Bataillons vorläufig in Stettin zu bilden, welches, nebst den Stamm-Mannschaften der Corvette „Amazone", in der Stärke von 476 Köpfen unter der Führung des Majors Gäde (dem der Seconde-Lieutenant des 2. Artillerie-Regiments v. Bothwell, jetzt Lieutenant z. S. 1. Cl., als Adjutant beigegeben wurde) zur Bemannung der Boote verwendet werden sollte. *)

Die officiellen Berichte über das Gesammt-Resultat dieser ersten Flottillen-Uebung bei Putbus sprachen sich sehr befriedigend aus; sowohl die Tragfähigkeit der Fahrzeuge als auch die Leistung der Mannschaften wurden anerkannt, obschon Letzteren theils die größere seemännische, theils die artilleristische Ausbildung noch fehlte. Es ergab sich auch in technischer Beziehung, daß die sogenannten Jollen

---

*) Die Organisation eines eigentlichen Marine-Bataillons war indeß noch nicht eingetreten, weil specielle Vorlagen erst nach gemachter Erfahrung zu erwarten und zu prüfen waren. Die Verfügung zur Errichtung des genannten Corps beschränkte sich nur auf die Bestimmungen, daß sämmtliche zu irgend einem Truppentheile der Landarmee gehörenden Seefahrer, Küstenfahrer, Seefischer, Schiffszimmerleute und Haffschiffer

1) wenn sie sich in der Landwehr 2. oder 1. Aufgebots und der Reserve befänden, als Seewehr 2. oder 1. Aufgebots und Reserve-Mannschaften der Marine zur Disposition gestellt werden sollten;

2) daß sie, sofern sie noch in Reih und Glied ständen:

   a. wenn ihre Dienstzeit bis zum 1. April 1849 reichte, zur Reserve, und

   b. wenn ihre Dienstzeit erst nach dem 1. April 1849 abliefe, sofort zur Marine abgegeben werden sollten.

Bei keinem Truppentheil der Armee dürfe ein Seefahrer ꝛc. eingestellt werden, hieß es ferner, vielmehr sollen die genannten ersatzpflichtigen Mannschaften ihrer Dienstzeit bei der K. Marine genügen.

(1 Bombenkanone und 20 Mann Besatzung) nur zur Vertheidigung in Strom-Mündungen und auf ruhigen Binnengewässern brauchbar seien, und von den Schaluppen erwiesen sich die nach dänischem Modell erbauten als bessere Ruder- und Segel-Fahrzeuge, aus welchem Grunde beschlossen wurde, die noch übrigen auf Stapel zu stellenden Boote nach diesem Modell anzufertigen; dem Bau derselben stand nunmehr nichts mehr entgegen. *)

Durch Cabinets-Ordre vom 5. September war die Errichtung des Marine-Depots zu Stettin in Verbindung mit der vorher erwähnten vorläufigen Zusammenstellung des Marinier-Corps angeordnet, und zwar der Art, daß die Verwaltung desselben nach Analogie der Artillerie-Depots bis auf Weiteres unter dem Befehl der Festungs-Commandantur stehen sollte, wie dies bereits bei den provisorischen Depots zu Stralsund und Danzig, hier jedoch mit dem Unterschiede der Fall war, daß die Artillerie-Offiziere der Plätze **) die Stelle der Depotvorsteher bis auf Weiteres vertraten.

Wennschon Preußen, zunächst durch die Pünktlichkeit der Zahlung seiner matricularmäßigen Beiträge, dann aber auch durch die Bereitwilligkeit, an Ort und Stelle (Frankfurt) für die Entwickelung des nationalen Werkes thätig mitzuwirken, hinreichend bewiesen, daß seine Interessen mit denen des Gesammtvaterlandes zusammenfielen, — wie nach jeder andern Richtung hin zu jeder Zeit —, so konnte ihm doch die Bestrebung, innerhalb des großen es selbst einschließenden Gebäudes ein eigenes zu seiner Sicherheit und zum Nutzen seiner selbst aufzuführen, unmöglich verdacht werden; und Parteistimmen aus damaliger vielbewegter Zeit, welche Preußen, in dieser Angelegenheit insbesondere, der Sonderbundsgelüste anklagten, sind verhallt, ohne daß ihr Ton in irgend einer von parteiischer Leidenschaft freien Mannesseele einen Widerklang gefunden. ***)

---

*) Siehe Denkschrift, betr. die Kriegsmarine in Preußen. Berlin, 1849.

**) Die Hauptleute Trost und v. Wedell.

***) Nicht ohne Bedeutung wird gerade bei dieser wiederholten Betrachtung die Erinnerung an eine Debatte in der deutschen Nationalversammlung sein, welche sich damit beschäftigte, die vom Marine-Ausschusse verlangten sechs Millionen Thaler bestens zu verwenden. Bei dieser Gelegenheit kam auch die Wahl der Hafenorte zur Sprache, und wie bereits an anderer Stelle das Interesse Oesterreichs mit dem deutschen Interesse auf's Innigste zu verflechten, wenn nicht gar beide als identisch hinzustellen, das Streben österreichischer

Prinz Adalbert, der eigentliche Gründer und Protector der preußischen Marine, wie schon bemerkt, bereits 1835 bemüht, seine Ideen über die Gründung einer solchen lebensthätig zu machen, als für die Navigationsschulen zu Stettin und Danzig der Bau des Uebungsfahrzeuges*) projectirt wurde, hatte gern die unterm 7. November an ihn gerichtete Bitte des Reichsverwesers Erzherzogs Johann erfüllt, den Vorsitz in einer nach Frankfurt zu berufenden technischen Commission zu übernehmen, zu rathen und zu helfen, wie die preußische Regierung auf den Wunsch des Prinzen Adalbert durch den schon erwähnten talent- und einsichtsvollen Major v. Wangenheim in Förderung des großen gemeinsamen Werkes bestens vertreten war.

Doch begannen die Beschlüsse des Reichsministeriums einigen Einfluß auch auf die Meinungen in Preußen, und somit auf die innere Entwickelung der preußischen Flotten-Angelegenheit auszuüben, als diese von den Vor- und Anschlägen der technischen Reichsmarine-Commission mehr oder weniger abhängig wurden, nachdem nämlich das Staatsministerium unterm 23. October auf die vom Prinzen Adalbert gestellten Fragen sich im Allgemeinen für das Hingeben der Angelegenheiten der Kriegsmarine an die provisorische Centralgewalt Deutschlands, in bester Absicht einer zu erzielenden gemeinsamen ehrenhaften Förderung des Werkes, und mit Zurückweisung aller auf Ostentation beruhenden halben Maßregeln entschieden, dabei aber ausdrücklich wiederholt hervorgehoben hatte, daß die obere Leitung der deutschen Marine-Angelegenheiten in preußische Hände gelegt werden müßte, eine Forderung, welche diese Macht durch den Besitz der längsten deutschen Uferlinie unbestreitbar begründen konnte. In Erwägung ferner, „daß die Bande Oesterreichs lockerer und der Schwerpunkt Deutschlands zu Preußen herübertrete, der aliquote Antheil Osterreichs abnehme und hierdurch eben dieser Antheil Preußens an

Abgeordneten war (was, nebenbei erwähnt, von dem sonderbündlerischen Preußen nie geschehen ist), so wurde in der Sitzung vom 16. Juni sogar von einem norddeutschen Abgeordneten (Hannoveraner) ein österreichischer Hafen, Pola (jetzt Hauptflottenstation), im außerdeutschen Bezirk gelegen, als der für Deutschland einzig empfehlenswerthe, einzig taugliche Hafenplatz in Vorschlag gebracht. Die Ost- und Nordsee-Häfen seien ungeeignet, — von ihnen keine Rede, obschon Oldenburg auf die Anlage eines Hafens in der Jade in echt patriotischer Weise aufmerksam gemacht hatte.

*) Corvette „Amazone".

Deutschlands gesammter Seeschifffahrt, Rhederei und seemännischer Bevölkerung wachse, die deutsche Flotte daher wesentlich doch nur in Norddeutschland gegründet werden könne, sich auch eine aufrichtigere Annäherung zu Preußen in Frankfurt kund gebe" (die Berufung des Prinzen Adalbert), — so glaubte die Regierung sich für einen gemeinsamen Gang aussprechen zu dürfen. Der Schwerpunkt eben mußte doch immer den rechten Ausschlag geben.

Daher konnte im December schon der Major v. Wangenheim in einem aus Frankfurt datirten Schreiben sagen: „Die technische Reichsmarine-Commission hat im Einverständniß mit dem Reichsministerium des Handels (siehe deutsche Marine, Duckwitz), dessen Ressort die Reichsmarine-Angelegenheit zugewiesen ist, beschlossen, daß auf den durch den Bevollmächtigten Preußens bei der Centralgewalt Namens der Königlichen Regierung gemachten Antrag, die in Preußen erbauten und resp. noch zu bauenden in Summa 40 Kanonenschaluppen und 6 Jollen sammt deren Armirung, Ausrüstung und vorhandenen (preußischen!) Bemannung, gegen Erstattung der aus Staatsmitteln dafür verausgabten Gelder, nach vollendetem Bau für Rechnung zu übernehmen, vollständig einzugehen sei."

Glücklicher Weise ist dieser Beschluß nicht zur That geworden; ihm stand in der Ausführung die Nicht-Existenz einer executiven Gewalt ebenso entgegen, wie die überall sich Bahn brechende preußische Selbstständigkeit, welche hoffentlich auch ferner nicht durch Phrasen und Phantasieschöpfungen weggeleugnet werden kann. Indessen damals war vieles möglich, was heut kaum als möglich gedacht werden kann; und was damals den Schein des Guten und wahrhaft Nothwendigen für sich hatte, muß sich heute als durchaus nachtheilig erweisen.

Von den weiteren Verfügungen in dieser chaotischen Angelegenheit wünschte aber die benannte Commission fernere Mittheilungen zu erhalten, um über den Stand derselben stets in Kenntniß zu sein. In der Sache selbst konnte sich selbstredend so lange nichts ändern, als bis die deutsche Reichsgewalt eine wirkliche Gewalt geworden war und sich von ihrem idealistischen Boden auf den der praktischen Realität hinübergeschwungen hatte. Diese Bedingung war die Klippe, an welcher die deutsche Reichsflotte scheiterte.

Der Major Gäbe wurde nach allem diesen Anfangs December beauftragt, den Bau von 33 Kanonenschaluppen sofort in der Art in An-

griff nehmen zu lassen, daß der Bau derselben, wie auch oben mitgetheilt, im März des anderen Jahres beendet sein könnte. Der Schiffsbaumeister Elbertshagen, derselbe, welcher schon die Zeichnung zur Segel-Corvette „Amazone" construirt hatte, übernahm die Bau-Ausführung.

Beim Ablauf des Malmöer Waffenstillstandes und Wiederbeginn der Feindseligkeiten mit Dänemark, welches mit seinen Schiffen abermals die preußische Ostseeküste blokirte, zeigte sich indeß die Nothwendigkeit eines selbstständigen Auftretens für Preußen wiederholt auf's überzeugendste und bewies die zwar eben so gutwillige wie echt ritterlich gedachte Meinung, sich der deutschen Sache in der Flotten-Angelegenheit nicht entziehen zu dürfen, als eine theoretische Phrase, welche mit den Principien des Staatswohls wenigstens damals nicht in Einklang zu bringen war, wo die Ostseeküste als preußische, nicht als deutsche Grenze den Angriffen bloß stand.

Preußen war wohl im Stande, dem deutschen Reiche zu helfen, doch dieses nicht jenem, weil die executive Macht der Centralgewalt eben nur eine imaginäre war und ihrer innersten Constitution nach bleiben mußte. Preußen mit seiner hundert und elf Meilen langen Küste, im Kriege mit Dänemark, welches (wie es doch stets anzunehmen ist, daß es in ähnlichen Fällen geschehen wird) die Küsten blokirte, durch den Sund von den übrigen etwa vorhandenen, damals für die Nordseeküsten nicht einmal zureichenden deutschen Streitmitteln zur See abgeschnitten, stand einzig auf sich selbst und die eigene nachhaltende Kraft gestützt: kein Boot konnte in seine Häfen eingehen, ohne Gefahr zu laufen, entweder zusammengeschossen oder als Prise nach Kopenhagen geführt zu werden. Daher war die Wahrung der Selbstständigkeit eine politische Nothwendigkeit an und für sich und hing, abgesehen von den sonstigen logischen Consequenzen der Regierung, welche den Begriff des seit vier Jahrhunderten sich gestaltenden Preußenthums immer deutlicher entwickelt haben, nicht mehr von den lebendigen und aufrichtigen Sympathieen für das große Werk der Einigung des vielgliedrigen und vielköpfigen deutschen Vaterlandes ab. — Kaiser Friedrich, der Barbarossa, soll im Kyffhäuser, umrauscht von den Eichen des Thüringer Waldes, welche manch' Heldengrabmal beschatten, der Auferstehung des deutschen Vaterlandes entgegenschlafen; er wird wohl erst unter einem stärkeren, mit geistiger und ma-

terieller Gewalt die deutsche Kraft einigenden Scepter erwachen dürfen. Und erst dann werden jene Consequenzen eine Sonderung der Interessen, wie sie 1848 noch doppelt fühlbar werden mußten, nicht mehr fordern. —

Um nur einigermaßen erfolgversprechende Rüstungen ausführen zu können, mit deren Hülfe der Eingang in die Ostsee-Häfen gesichert und die allzugroße Annäherung der feindlichen Flotte verhindert werden konnte, blieb indessen die Armirung von einigen größeren Fahrzeugen (Dampfern) durchaus erwünscht; doch von den in Preußen damals vorhandenen See-Dampfbooten war nur das eiserne Postschiff „Preußischer Adler" allenfalls geeignet, die entsprechenden schweren Geschütze, 2 25pfündige Bombenkanonen und 2 32Pfünder, zu tragen, dagegen konnten die „Königin Elisabeth" und der Privatdampfer „Danzig", jedes höchstens mit 1 kurzen 24pfündigen und 2 leichten Caronnaden armirt werden, daher nur als ein ganz unbedeutender, kaum wirksamer Zuwachs angesehen werden und als ein solcher factisch gelten.

Da ferner die vorhandene Stärke der Marine-Mannschaften zur Bemannung der Flottille nicht ausreichte, ersetzte man jene auf den größeren Fahrzeugen durch Infanterie-Commando's der Armee, ordnete eine regelmäßige Aushebung von dienstpflichtigen Seeleuten an, welche den ersten Stamm eines zu formirenden Matrosen-Corps bildeten, und erließ zugleich einen Aufruf*) an die preußischen Seeleute zum frei-

*) Derselbe, in allen Zeitungen und Localblättern der Ostseeküste veröffentlicht, lautete, wie folgt: „Aufforderung an die Seefahrer im preußischen Staate zum freiwilligen Eintritt in die Kriegsmarine. — Sämmtliche Seefahrer Preußens, deren gegenwärtig sich noch eine große Anzahl, bei der jetzt durch den Krieg mit Dänemark hervorgebrachten Niederlage der Schifffahrt, im Lande befinden müssen, werden hierdurch aufgefordert, Dienste in der Kriegsmarine zu nehmen, und auf diese Weise dem Vaterlande ihre Kräfte zu weihen. Es ergeht dieser Aufruf an alle diejenigen, ohne Unterschied des Alters, die kräftig genug sind, einen Riemen zu führen, und wird ihnen hiermit die Zusicherung, daß, falls sie nicht Willens sind, nach Beendigung des Krieges im Dienste zu bleiben, ihrem Austritte durchaus keine Hindernisse in den Weg gelegt werden sollen. — Auch wird hier besonders darauf aufmerksam gemacht, daß es keineswegs in Absicht liegt, Seefahrer als Soldaten am Bord der Kriegsfahrzeuge zu gebrauchen, sondern werden sich ihre Obliegenheiten lediglich auf den Matrosendienst, wie er am Bord der Kriegsschiffe anderer Nationen von denselben verlangt wird, beschränken. — Der Dienst am Bord der Kriegsfahrzeuge ist jedenfalls bei Weitem dem weit beschwerlicheren am Bord von Kauffahrern vorzuzie-

willigen Eintritt in die Königliche Marine. Außerdem wurden noch mehrere geeignet befundene Handelsschiffsführer und Steuermänner zum vorläufig vorübergehenden Eintritt als Auxiliar-Offiziere in die Kriegsmarine aufgefordert, und von den bereits übergetretenen diejenigen, welche sich in der erwarteten Qualification bewährt hatten, zu Offizieren der Königlichen Marine ernannt.

Gleichzeitig mit diesen Maßregeln wurden auch die Rangverhältnisse der Offiziere der Marine in gegenseitiger Beziehung mit der Armee geregelt und folgenderweise festgestellt, daß

der Admiral im Range des Generals,
" Vice-Admiral im Range des General-Lieutenants,
" Contre-Admiral im Range des General-Majors,
" Capitain z. S. im Range des Obersten,
" Corvetten-Capitain im Range des Majors,
" Lieutenant z. S. I. Classe im Range des Hauptmanns,
" " " " II. " " " " Prem.-Lieut.,
" Cadett I. Classe (Fähnrich z. S.) im Range des Sec.-Lieut.

stehen solle, wodurch den See-Offizieren die nöthige dienstliche und gesellschaftliche Verkehrs-Grundlage gewährt wurde, auf welcher es ihnen überlassen blieb, sich die ihrem Range und ihrer Stellung entsprechende Anerkennung zu schaffen.

So baute die Nothwendigkeit in kurzer Frist mit verständigem Sinne die Grundmauern, auf welchen eine Kriegsmarine mit Hülfe der Zeit und mäßiger Mittel errichtet werden könnte. Noch fehlte die sichere planmäßige Regelung der beabsichtigten Gesammt-Ausführung, weil zu viel äußerer Einfluß obwaltete; doch selbst das Provisorium blieb anregend, verheißend und entwickelungsfähig.

In der letzten Hälfte des Monat Juli 1849 bestanden die maritimen Streitkräfte Preußens zum Schutz seiner Küsten aus:

---

hen, auch wird gedienten, vollbefahrenen Matrosen bei guter Führung und erprobter Tüchtigkeit die Beförderung zu Unteroffizieren in Aussicht gestellt, da sich schon jetzt ein Mangel an solchen herausstellt. — Bei dem bekannten Patriotismus, der unter der sämmtlichen Bevölkerung Preußens herrscht, wird erwartet, daß diesem Aufruf eine für die Bemannung unserer Kriegsfahrzeuge ausreichende Mannschaft Folge leisten wird. Berlin, den 18. April 1849.

Ober-Commando der Marine.

W. Adalbert, Prinz von Preußen."

A. In **Swinemünde**:

1) „Amazone" (Corvette), 4 kurze 24Pfünder und 8 leichte 18Pfünder, mit 5 Offizieren und 90 Mann Besatzung. Commandant: Lieutenant z. S. I. Classe Jachmann. (In Stettin ausgerüstet und armirt.)

2) „Adler", 2 25pfündige Bombenkanonen und 2 32Pfünder, mit 5 Offizieren und 82 Mann Besatzung. Commandant: Lieutenant z. S. I. Classe Barandon.

3) Die II. Division (9 Schaluppen und 1 Transportschiff) mit 9 Offizieren und 532 Mann Besatzung.

4) Die III. Division (3 Schaluppen) mit 3 Offizieren und 179 Mann Besatzung.

B. Bei **Lauterbach** (auf der Süd-Ost-Seite von Rügen) und Westdivenow:

Die I. Division (9 Schaluppen und 4 Jollen) mit 12 Offizieren und 587 Mann Besatzung.

Das Dampfschiff „Elisabeth" (Capitain Steffen). (In Stralsund ausgerüstet und armirt.)

C. In **Danzig** detachirt: 2 Jollen.

Zusammen schlagfertig: 1 Segel-Corvette, 2 Dampfschiffe, 21 Schaluppen und 6 Jollen mit einer Armirung von 67 Geschützen und einer 37 Offiziere und 1521 Mann starken Besatzung.

In der Formation begriffen waren die zweite und dritte Section der III. Division mit 6 Schaluppen und 1 Dampfer, so daß der summarische Bestand sich auf drei größere Fahrzeuge*), 36 Schaluppen und 6 Jollen belief, welcher indeß trotz der außerordentlichen Anstrengungen der Marine-Abtheilung erst einige Zeit nach Eröffnung der Feindseligkeiten vollständig zur Disposition des Commodore Schröder gestellt werden konnte. Diesem war das Commando über die ganze Küstenflottille, dem Prinzen Adalbert der Oberbefehl über sämmtliche in Preußen bereits ausgerüstete und noch auszurüstende

*) Die Dampfer „Elisabeth" und „Danzig" (im Jahre 1855 im Personenverkehr zwischen Danzig und Königsberg zu Grund gegangen) litten im Greifswalder Bodden Havarie und blieben unthätig. Beide Schiffe hatten ihre bisherigen Führer, sowie auch den Lootsen an Bord, als sie den Unfall erlitten, dessen Untersuchung ergeben hat, daß Niemand von der Schuld der Fahrlässigkeit betroffen wird. Besonders war die „Danzig" ein wenig geeignetes Fahrzeug, um Kriegszwecke damit zu erreichen.

Kriegsfahrzeuge übertragen, nachdem der definitive Uebertritt des Ersteren in preußische Dienste aus denen seines Vaterlandes, Holland, erfolgt war. Bald nach diesem Uebertritt ward derselbe zum Commodore ernannt, mit dem Range nach den General-Majors und vor allen Obersten der Land-Armee, wie die Allerhöchste Ordre zur speciellen Sicherung des in Preußen ganz neuen Rangverhältnisses ausdrücklich sagt. Die Feststellung der der Marine eigenthümlichen Chargen- und Rangverhältnisse war zwar schon erfolgt, doch mußten die des übrigen Personals der Marine, sowie die Organisation der Behörden, von welchen die Unabhängigkeit des ganzen Getriebes geleitet werden konnte, einer späteren Zeit vorbehalten werden. Das nach dem Gebot der wechselnden Umstände Zusammengefundene und Zusammengesuchte mußte sich erst zur bildenden Gemeinschaft zusammenleben, — ein gemeinsames Band mußte erst gewebt sein, um die vorübergehend disponiblen Kräfte in dauernder, gleichmäßiger und von Wechselfällen unabhängiger Nothwendigkeit der Gemeinschaft zu umschließen. Dergleichen Erfolge lagen damals noch in der Zukunft, und harren theilweise noch heute ihrer Erfüllung.

In das Jahr 1849 hinüber hatten sich die Verhandlungen der technischen Marine-Commission in Frankfurt erstreckt; mit dem 8. Februar war deren Thätigkeit abgeschlossen und hatte, wie gesagt, den vollen Dank aller Interessenten an der gemeinsamen Sache geerntet. — Während dieser ganzen Zeit war man bemüht, die Hinneigung Preußens in Betreff seiner Marine an die Bestrebungen der Reichs-Marine-Abtheilung nicht in Zweifel treten zu lassen, zumal die Angelegenheiten in der alten Kaiserstadt sich vortheilhaft zu ändern schienen. Doch seit dem Abgange Sr. K. H. des Prinzen Adalbert von dort und der Auflösung der technischen Commission konnte die preußische Regierung allmählich die Irrthümer und Schwankungen nicht länger verkennen, welche in der deutschen Marine-Verwaltung sich mehrten und unter deren Folgen Preußens Entschließungen unwillkürlich gestellt waren. Es galt daher einen entscheidenden Gang zu thun, um die nothwendige Selbstständigkeit zur freieren Entwickelung zu erlangen; und der Wiederausbruch der Feindseligkeiten Dänemarks gegen das deutsche Reich und gegen Preußen speciell gaben den nächsten und dringendsten Anlaß hierzu. Letztere Macht besaß eine, wenn auch numerisch sehr schwache, Flottille zum Schutz ihrer Küsten, welche von

dänischen Fregatten bedroht und geängstigt waren, für welche aber ein Reichsschutz nicht gewährt werden konnte, weil das deutsche Reich wohl einen Seezeugmeister der Nordsee und einen Commandeur des Nordsee-Geschwaders (Brommy), jedoch nicht ein schlagfähiges Boot, am wenigsten für die Ostsee, bereit hatte. Alles, was das Reich überhaupt an Material für die Marine besaß, beschränkte sich fast einzig auf den Besitz der vom Hamburger Comité beschafften Fahrzeuge, da die in England in Bestellung gegebenen und erworbenen Schiffe theils wrack, theils sonst unbrauchbar, theils aber gar nicht über See gekommen waren, um in einem deutschen Hafen der Dinge, die da kommen könnten, zu warten.

Preußen trat daher 1849 wieder selbstständig auf den Kampfplatz zur See. Zu den in Swinemünde versammelten Streitkräften zur See, von denen ein Theil, und zwar die 1. Flottillen-Division, bereits nach Lauterbach bei Putbus abgegangen war, um dort ihre Uebungen abzuhalten, stießen Anfangs Mai 6 in Kolberg erbaute Kanonenschaluppen, zu deren Bemannung 72 Matrosen von Stettin aus nach dort dirigirt worden waren.

Der 1. Division, bei Lauterbach und Westdivenow (die 5. Section, Jollen 5 und 6) stationirt, war die „Königin Elisabeth",*) später „Danzig", als Commandanten-Schiff und die beiden Schlepp-Dampfschiffe „Oder" und „Tartar" zugetheilt, während die 2. Division mit dem Schlepp-Dampfschiff „Pfeil", der „Preußische Adler" und Sr. M. Corvette „Amazone" im Hafen von Swinemünde lagen, und die übrigen Fahrzeuge in der Ausrüstung zu Stettin begriffen waren.

Daß diese Flottille nach der Kündigung des Waffenstillstandes offensive Bewegungen nicht unternehmen konnte, sondern sich auf die Defensive beschränken und einzig ihren Zweck im Auge behalten mußte, dem Feinde das Einlaufen in den offenen Hafen von Swinemünde und etwaige Landungen in dessen Nähe zu verwehren, lag ebensowohl in ihrer Zusammensetzung, als auch in ihrer numerisch sehr geringen Stärke. Der „Preußische Adler", obwohl kriegsmäßig armirt, war doch zu Kriegszwecken nur für den äußersten Fall der Noth zu verwenden, und somit blieb, außer den Kanonenbooten, nur die

*) Wurde nicht zum Dienst verwendet.

„Amazone“, eine Corvette leichtester Gattung, die unter gleichen Chancen ein günstiges Gefecht mit einer dänischen Fregatte wohl kaum bestehen konnte. Und dennoch war die Einwirkung der Flottille in jenen Gewässern auf die Kriegsverhältnisse an der Ostseeküste nicht zu verkennen, da Jahrs zuvor die Ausübung der Blokade eine bei weitem ernstere Gestaltung angenommen hatte, und sogar Fischerbarken durch ausgesetzte Boote bis in die Binnengewässer hinein ungestraft verfolgt worden waren. Die Blokade gewann einen milderen Charakter, und ihre Folgen waren nicht mehr vom Gefühl der Demüthigung begleitet, hülflos jeder Gewaltthätigkeit, selbst der kleinsten und niedrigsten Art, ausgesetzt zu sein. Der bisher bewiesene Uebermuth des der augenblicklichen Genugthuung entzogenen Feindes war verschwunden.

Die dänischen Schiffe hielten sich im Jahre 1849 nach der Erklärung des Blokadezustandes (für die Häfen von Camin, Swinemünde, Wolgast, Greifswald und Stralsund vom 5. April, und die Häfen von Pillau und Danzig vom 12. April an) in angemessener Entfernung, so daß selbst nach dieser neuen Erklärung Handelsschiffe noch ungestraft in den Swinemünder Hafen ein- und von dort ausliefen. Die Thätigkeit der Marine-Verwaltung und die ernsten Anstrengungen der Regierung fanden hierin einen eben so rühmlichen Lohn wie Offiziere und Mannschaften, welche ihre Kräfte dem Vaterlande und seiner jungen Marine darbrachten. Jedoch nur eines der kriegsmäßig ausgerüsteten Fahrzeuge, der „Preußische Adler“, fand Gelegenheit, sich mit dem Feinde zu messen; auf der Höhe von Brüster Ort bestand er mit der dänischen Brigg „St. Croix“ ein nicht unrühmliches mehrstündiges Gefecht, — das erste unter preußischer, ehemals brandenburgischer Flagge seit neunzig Jahren, — für welches der Besatzung des Schiffes das Jahr 1849 als ein Kriegsjahr (also ein doppeltes in der Dienstzeit) angerechnet werden soll.

Das Gefecht fand am 27. Juni Nachmittags statt, und zwar mit Berührung der Nebenumstände in folgender Weise. Am 26. Nachmittags war der Commodore Schröder in Begleitung des Adjutanten des Ober-Commando's, Lieutenants zur See Schirmacher, mit dem Dampfer „Tartar“ von Stettin in's Haff gegangen, um sich an Bord des an den Lepiner Bergen vor Anker gegangenen

„Preußischen Adlers" zu begeben. Der Commandant desselben*) war in Dienstgeschäften an's Land gesetzt, und nur der erste Offizier, der jetzige Corvetten-Capitain Held, an Bord, um die Befehle des Commodore entgegenzunehmen, welche sich indeß darauf beschränkten, das Schiff seefertig zu halten. Zu gleicher Zeit hörte man mit kurzem Zwischenraum zwei Schüsse in See fallen, wodurch die Rückkehr des Commandanten an Bord und die Abfahrt nach Swinemünde veranlaßt wurde. Nach daselbst eingezogenen Erkundigungen war ein dänisches Kriegsschiff in Sicht gewesen, welches einige Kauffahrer gejagt, aber nicht erreicht hatte. In Folge dessen lief der „Preußische Adler" noch Abends 7½ Uhr in See, nahm zwei ausgehende Kauffahrteischiffe in's Schlepptau, bugsirte diese in hohe See und erkannte nach langem Kreuzen Tags darauf Nachmittags 4 Uhr ein schon früher im Osten in Sicht gewesenes Schiff, auf das er zugesteuert hatte, als ein Kriegsfahrzeug. Der Commodore gab die Ordre: „klar zum Gefecht!" und befahl einen Cours zu steuern, mit welchem das Kriegsschiff backbordseits vom „Preuß. Adler" blieb. Jener hielt vor dem Winde (östlicher) auf diesen zu und setzte ungefähr um 4¾ Uhr unter gleichzeitigem Abfeuern eines Schusses die dänische Flagge, worauf die preußische ebenfalls geheißt und das Feuer mit dem vorderen Bombengeschütze bei einer Entfernung von 1200 Schritten eröffnet wurde. Der „Adler" befand sich nach dem Besteck ungefähr 21 Min. WNW. ¼ W. von Brüster Ort und 33 Min. SW. ¾ W. von Hela ab. Das von ihm eröffnete Feuer wurde mit großer Heftigkeit beantwortet, wobei sich herausstellte, daß die „St. Croix" mit sehr weittragendem Geschütze armirt war. Die Brigg braßte sofort über Backbord bei dem Wind, während der „Adler" luvwärts von ihr hielt und schwer wendete, ein Umstand, der, neben der Construction des Schiffes aus Eisen, es für sehr gewagt erscheinen lassen mußte, sich innerhalb der Schußweite der feindlichen Geschütze zu legen. Die Maschine war durchaus nicht geschützt, und eine Vollkugel, in die Mitte des Rumpfes geschossen, hätte unbedingt die Maschine außer Thätigkeit gesetzt. Letzteres würde um so bedenklichere Folgen gehabt haben, als die dänische Corvette „Galathea" schon seit 5¼ Uhr in Sicht war und bei Anfangs flauer,

*) Der jetzige Führer des Postdampfschiffes „Nagler".

später schnell zunehmender Kühlte die Wahrscheinlichkeit vorwaltete, daß dieses Schiff sich in kurzer Zeit im Bereiche des Kampfplatzes befinden würde. Die einbrechende Dunkelheit machte dem fünfstündigen Gefechte ein Ende. Die Brigg war mit 14 Geschützen und 2 Pivotgeschützen armirt und that ungefähr 200, der „Adler" 63 Bombenschüsse und 5 Schüsse aus den 32Pfündern.

Wenn die schwache, für Kriegszwecke ganz ungeeignete Construction des „Adler" berücksichtigt wird, wodurch während des Gefechts Havarie und Beschädigungen am Geschützmateriale, wie Brüche der Bolzen und Beschläge, letztere zum Festmachen der Geschütze bestimmt, entstanden, so findet die Unterlassung des anfänglich in Absicht gelegenen Versuchs, die „St. Croix" zu entern, ihre volle Entschuldigung. Bis zum jüngsten Schiffsjungen herunter belebte der lobenswertheste Geist die Mannschaft, und Preußen kann selbst nach diesem resultatlosen Gefechte beruhigt auf die günstigsten Erfolge seiner Marine hoffen, wenn das Material derselben den Anforderungen ganz entsprechend sein wird. Zur Besatzung des „Adler" gehörten: der Commandant Lieutenant zur See Barandon, die Auxiliar-Offiziere Held, Klatt und Topp, der Cadett Struben, der Lieutenant der Artillerie Rohde, der Dr. Steinberg und 45 Mann. Armirt war derselbe nur mit 2 preuß. 25pfünd. Bombenkanonen und 2 englischen, anfänglich für die „Amazone" bestimmt gewesenen kurzen 32Pfündern. Die vom Commodore besonders empfohlenen Marine-Lieutenants I. Klasse Schirmacher und Barandon, sowie der Auxiliar-Offizier Held wurden in Folge des erstatteten Berichts belobt, der gesammten Besatzung aber die Zufriedenheit mit ihrer Haltung im Treffen durch nachfolgenden Tagesbefehl öffentlich ausgesprochen:

„Es ist für Mich erfreulich gewesen, aus dem Berichte des Marine-Commando's über das Gefecht des „Preußischen Adler" mit einer dänischen Brigg ersehen zu haben, daß die Offiziere, Matrosen und Soldaten des Schiffes bei dieser ersten kriegerischen Unternehmung den gehegten Erwartungen so vollkommen entsprochen haben, als es sich nur immer vermuthen ließ.

Ich sage ihnen allen daher Meinen Dank nebst Meinem herzlichsten Glückwunsch, und bringe hiermit zur öffentlichen Kenntniß, daß S. Exc. der Kriegsminister Mich beauftragt haben, die Marine-Lieutenants I. Cl. Schirmacher und Barandon, sowie den Auxiliar-

Offizier Held deshalb besonders zu belobigen, und gleichzeitig den übrigen Offizieren und der gesammten Bemannung des Schiffes seine vollste Zufriedenheit mit ihrer Haltung im Treffen auszusprechen, und ist derselbe überzeugt, daß dieser erste Versuch nicht ohne Nutzen für die Folge bleiben werde. — Für diejenigen Offiziere und Mannschaften der Königlichen Marine, denen bis jetzt noch nicht Gelegenheit gegeben werden konnte, dem Feinde gegenüber sich des preußischen Namens würdig zu zeigen, wird das tapfere Benehmen ihrer Kameraden, daran zweifle Ich nicht, ein um so größerer Anlaß sein, im Kampfe muthig und ausdauernd sich zu bewähren, und dadurch der jungen Marine Achtung im In- und Auslande zu verschaffen.

(gez.) Prinz W. Adalbert von Preußen."

Noch vor dem stattgehabten Treffen hatte der Prinz den Wunsch gehegt und ausgesprochen, selbst an Bord des „Adler" zu gehen, um durch sein Beispiel auf's beste wirken zu helfen; seine mit Liebe gepflegte Schöpfung war im Begriff, practisch sich zu beleben, und diese Hoffnung sowohl als auch das ritterliche Verlangen, am Kampfe Theil zu nehmen, hatte diesen Wunsch erzeugt, dessen Nichterfüllung aus erklärlichen Rücksichten eine Nothwendigkeit war.

So unbedeutend nach Obigem die kriegerische Thätigkeit der mit großer Mühewaltung fast aus Nichts hergerichteten Flottille auch erscheinen kann, so wesentlich war der Nutzen, welchen sie mittelbar schuf: die völlige Schutzlosigkeit der ganzen Ostseeküste, mit Ausnahme der weniger befestigten Küstenplätze, hatte nicht nur den Aufschwung der Rhederei überhaupt gehemmt, wenn nicht diese zeitweise zerstört, sondern war auch die Ursache der Muthlosigkeit geworden, welche sich zunächst der Küstenbewohner bemächtigt, dann aber auf das preußische und, vermöge dessen geistiger und materieller Bedeutung, auf das ganze norddeutsche Volk einen nachtheiligen Einfluß geübt hatte. Wie natürlich, daß bei drohender, wirklich eingetretener Gefahr die Besorgniß verhältnißmäßig sich steigerte, da Jedermann den bisherigen gänzlichen Mangel defensiver Streitmittel zur See kannte, und kein militairisch geübtes Auge dazu gehörte, das Ungenügende der in Eile aufgeworfenen fortificatorischen Anlagen, z. B. der West- und Ostschanze bei Swinemünde, leicht zu erkennen. Die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit des Besitzes von Seestreitmitteln für diejenigen Staaten, deren Küsten vom Salzwasser bespült werden, ist wohl

niemals dringender hervorgetreten als zu jener Zeit der dänischen Blokade, wo das mächtige Preußen, das die Kraft besessen, sich der Napoleonischen Zwingherrschaft siegreich zu entwinden, nicht im Stande war, an seinen eigenen Grenzen dem Kleinstaate Dänemark mit seinen alten, schlechtbemannten Fregatten entgegenzutreten.

Nun war die Hoffnung geweckt, wenn nicht die Zuversicht, daß die Angesichts der Gefahr geschaffenen Anfänge einer Kriegsmarine in rasch fortschreitender Entwicklung ihrer Kraft nicht ohne Einfluß auf die Kriegsbegebenheiten an der Ostseeküste bleiben würden; und vermochten die positiven Widerstandsmittel noch nicht, die Hoffnung thätig und wach zu erhalten und dieselbe bei noch so unbedeutendem Vorfall mit neuer Lebenskraft zu erfüllen, so fand der Blick bei seiner Ausschau einen Ruhepunkt in der Beweisführung der Regierung, Versäumtes nachzuholen, und mehr zu thun, als etwa durch sogenannte fliegende Colonnen — ein nicht äquivalenter Ersatz für eine gutbemannte Küstenflottille — die Küstenprovinzen zu schützen, so weit solches überhaupt in den Grenzen der Möglichkeit liegt: denn selbst Englands schwimmendes Heer, der stolze Beherrscher aller Meere, würde unter Umständen nicht genügen, die Kreidefelsen vor einer vom Glück begünstigten und mit Talent und Entschlossenheit unternommenen Landung sicher zu stellen; selbst England gürtet seine Küsten mit fortificatorischen Werken immer eifriger und in immer größerem Maßstabe. Wenn daher häufig von der größten Unwahrscheinlichkeit gesprochen wird, daß Preußen seine 111 Meilen lange Küste durch eine Flottille, deren Herstellung und Unterhaltung seine finanziellen Kräfte nicht überspannte, vor einer Landung decken könne, so liegt diesem Bedenken nur eine durchaus irrthümliche Deutung des maritimen Schutzes zu Grunde. Derselbe kann in den meisten Fällen nur ein mittelbarer sein, und unmittelbar nur da, wo es gilt, Hafeneingänge offensiv oder defensiv zu sperren und eine Concentrirung der feindlichen Streitkräfte zu irgend einem Zwecke dadurch zu verhindern, daß die Flotte sich *schlägt*. Was aber den anderen Punkt betrifft, die Kosten für Herstellung und Unterhaltung der Flottille, so läßt sich derselbe durch einen Rückblick auf die im ersten Abschnitt enthaltene Darstellung der Begebenheiten des Jahres 1686 beantworten, als der große Churfürst bei der auf 1½ Millionen Thaler sich belaufenden jährlichen Einnahme des Staates die Summe von nahe an 54,000 Thalern für

den Marine-Etat anwies, zu welcher der heutige Etat der Königlichen Marine durchaus nicht im richtigen Verhältnisse steht.

Doch es gab zu der Zeit, von welcher eben gesprochen worden ist, der Thoren genug, die sich weise genug dünkten, tadeln und verneinen zu müssen, was bisher geschehen, weil keine Flotte aus dem Meeresgrunde aufschäumte und mit geschwellten Segeln den gehaßten und leider! oft zu gering geachteten Feind anlief; und weil ihre thörichten Hoffnungen nicht erfüllt wurden, weil sich die Regierung maßvollen Schrittes vorwärts bewegte und zu Don Quixoterieen sich nicht fortreißen ließ, — darum wurde der von den Zeitverhältnissen hier gedrängte, dort gestörte und behinderte Versuch einer Flottenschöpfung, der Bildung einer Kriegsmarine für Preußen, als nutzloses Spiel verurtheilt, und zwar nach Thoren Weise — für alle Zeit! Aber nicht allen Seelen hatte sich diese ebenso feige als kleinliche Ansicht aufgedrängt; die Ermuthigung der vielgeängsteten Provinzen Pommern und Preußen fand selbst in der noch beschränkten That einen neuen Stützpunkt, der sich durch natürliche aus sich selbst erfüllbare Forderungen im Vertrauen auf Fürst und Volk allmählich hob und an Ausdehnung gewann.

Wie sich aus den Verhandlungen über den letzten Blokadezustand ergiebt, war die dänische Declaration nicht einmal ausreichend, um eine legale oder sonst übliche Blokade zu constatiren, weil sie durch die That nicht vollständig bekräftigt wurde; und nur den damaligen Anstrengungen der Marine-Verwaltung ist es zu verdanken, daß die Blokade des Jahres 1849 sich für Preußen so vortheilhaft von der 1848 stattgehabten unterschied.

Während die Corvette „Amazone", der „Preußische Adler" und die 2. Küstenflottillen-Division in der Stärke von 3 Sectionen mit 9 Schaluppen, nebst den Schlepp-Dampfschiffen „Pfeil" und „Uecker" im Hafen von Swinemünde lagen, waren die 2., 3. und 4. Section der 1. Division mit dem Dampfschiff „Danzig" bei Lauterbach, die 1. Section bei Barhöft, später bei Schaprode und die 5. bei Westdivenow stationirt. Zu ihrer Disposition standen die Schlepp-Dampfschiffe „Tartar" und „Oder".

Das Marine-Depot zu Stettin blieb indessen unter seinem Vorstand, dem Major Gäde, fortdauernd in angestrengtester Thätigkeit, um die 3. Flottillen-Division, von welcher bereits Mitte Juli die 1. Section,

vom „Matador“ geschleppt, nach Swinemünde abgegangen war, vollständig herzustellen.

Bei der am 5. August erfolgten Ratification des Waffenstillstandes sah Preußen seine Marine bedeutend vorgeschritten. Mit dem Abschluß desselben endeten die Operationen der Flottille, doch kehrte die 1. Division von ihren Stationen erst am 30. August nach Swinemünde zurück, weil bis zu der preußischer Seits erfolgten Räumung Jütlands der Blokadezustand fortgedauert hatte. Die Flottillen-Division war seit dem Monat November 1848 an der Küste Rügens bei Lauterbach, Barhöft, Schaprode, zuletzt auch die 1. Section in der Zickerbucht stationirt gewesen, die „Amazone“ dagegen hatte mit der anderen ausgerüsteten Division den Hafen von Swinemünde nicht verlassen. Der Prinz Adalbert, welcher zur Inspicirung an Bord des „Adler“ von Stettin nach Swinemünde gekommen war, verließ den Hafen an Bord desselben Schiffes nebst der „Amazone“, um nach Danzig zu gehen, von wo er mit den beiden Fahrzeugen am 30. August, also am gleichen Tage der Rückkehr der 1. Flottillen-Division, wieder anlangte und die einleitenden Befehle zur Außerdienststellung der Flottille gab. Der „Preußische Adler“ wurde demnächst der Postverwaltung wieder zur Disposition gestellt, die Offiziere und Bemannung desselben aber Seitens der Königlichen Marine nur als beurlaubt dahin abgegeben. Eben so wurden die gemietheten Schlepp-Dampfschiffe „Matador“, „Tartar“ und „Oder“, so wie die „Danzig“ und „Elisabeth“ ihren Eigenthümern zurückgegeben, und sollte nur das Transportschiff „Norma“ zur Ausbildung von Schiffsjungen im Dienst behalten werden. — Dagegen lag seit dem 9. September die 2. Flottillen-Division, aus 9 Schaluppen bestehend, mit den Schlepp-Dampfschiffen „Uecker“ und „Pfeil“ im Haff, um von hier aus unter der Führung des Lieutenants II. Classe, Herrmann, nach Lauterbach zur Uebung in See zu gehen. Nach Beendigung derselben fand die Uebergabe auch der übrigen gemietheten Fahrzeuge statt, welcher sich der Befehl zur Reduction des Mannschaftspersonals bis auf die Stärke von 378 Matrosen der verschiedenen Classen, und 20 Unteroffizieren, 10 Spielleuten und 300 Mariniers anschloß, wodurch der Friedensetat pr. 1850 gleichzeitig festgestellt wurde.

Die plötzliche Indienststellung des „Adler“ im Anfang des

November, inmitten der Waffenstillstandsruhe, und nachdem die Küstenflottille bei den Depots zu Stettin und Stralsund schon aufgelegt war, gab zu manchen Vermuthungen Veranlassung, die durch seine Außerdienststellung am 18. December eine ungelöste Frage blieben. Wahrscheinlich ist seine Bestimmung gewesen, die Fregatte „Eckernförde" in einen preußischen Hafen zu bringen, was die englische Regierung aus hier nicht hergehörigen politischen Gründen indeß zu verhindern suchte.

Fernere Maßnahmen betrafen die Unterbringung und Dislocirung der Mannschaften während des Winters 18⁴⁸/₄₉, wonach von der Marine-Abtheilung des Kriegsministeriums auf den Vorschlag des Ober-Commando's der Marine bestimmt wurde, daß von dem wirklichen Bestande 288 Mann in Stettin und 70 Mann in Stralsund kasernirt werden sollten. Zur gemeinschaftlichen Unterbringung der vorhandenen Cadetten wurde ein Local gemiethet und eine geeignete abgesonderte Räumlichkeit für den Unterricht derselben dahin vermittelt, daß das Handels-Ministerium die Mitbenutzung der Navigationsschule zu Stettin gestattete. Hand in Hand mit diesen provisorischen Friedens-Organisationen ging, auf Grund der neu aufgestellten Etats, die Formation der einzelnen Corps, deren Sonderung in ein Matrosen- und ein Marinir-Corps einen weiteren Schritt in der Entwickelung der Königlichen Marine bezeichnet. — In das erstere sollten vorerst nur Seefahrer eingestellt werden, deren Bedarf durch Freiwillige großentheils zu decken war; das andere, das Seesoldaten-Corps, wie es zum ersten Mal genannt wird, sollte durch Ersatzmannschaften ergänzt und dem regelmäßigen Ersatz-Turnus unterworfen werden, um durch herangebildete Reserven und Seewehr-Mannschaften nach und nach den Bedarf für die Kriegsstärke zu erlangen. Es war ein wichtiger Schritt in der Erkenntniß dessen, was die Bedeutung der einzelnen zusammenwirkenden Theile der Kriegsmarine betrifft; denn die Verwendung der Landsoldaten zu rein seemännischen Arbeiten wird eben so gut Lücken in der Ausführung derselben lassen, wie die Heranziehung von Matrosen zu Landdiensten. Die Sonderung der Corps führt erst zur einheitlichen und vollendeten Thätigkeit.

Während aller dieser Vorgänge und Feststellungen des Personalbedarfs verlor die Marineverwaltung die Vermehrung des nothwendigen Materials nicht aus dem Auge. Nach der Abgabe des

Kauffahrteischiffes „Norma" fehlte es der Marine an einem Fahrzeuge, welches zur Unterbringung und Uebung der Schiffsjungen dienen sollte und zugleich den Anforderungen zum weiteren Gebrauch als Kriegsschiff entsprach. Da nun die Direction der Seehandlungs-Societät zwei ihrer in Hamburg liegenden Schiffe der Königlichen Marine zum Kauf angeboten hatte, so wurde die Beschaffung eines zu obigem Zwecke geeigneten Fahrzeuges hierdurch so glücklich unterstützt, daß die Marine-Abtheilung den Commodore Schröder im März des Jahres 1850 mit der Besichtigung des Schiffes „Mercur" beauftragte und nach dem eingegangenen günstigen Berichte noch in demselben Monate den Kaufcontract abschloß. Durch die Erwerbung dieses Fahrzeuges wurde die Errichtung eines Schiffsjungen-Instituts sehr erleichtert, da außerdem auch die Aussicht vorhanden war, daß die Gestaltung der politischen Verhältnisse keinen Einfluß auf das fernere Bestehen der preußischen Marine mehr haben würde.

Das Institut wurde alsbald auf die ganze Etatsstärke von 100 Köpfen complettirt und hierbei besonders auf Söhne von Matrosen, Küstenfahrern und Seefischern Bedacht genommen.

Zur Uebernahme des neuerworbenen Schiffes wurden die erforderlichen Bestimmungen sofort erlassen und 15 Matrosen von Stettin nach Hamburg entsendet, so daß schon vor Ablauf des Monats April die Meldung eintraf, daß der „Mercur" von dort abgegangen sei. Die Armirung desselben wurde auf 4 kurze Achtzehnpfünder festgesetzt und hierzu die von der „Amazone" abgegebenen Geschütze benutzt; die auf dem Schiffe befindlichen 6 sechspfündigen Caronnaden aber sollten dem Depot zu Stettin überwiesen werden.

Der Marine-Lieutenant 2. Cl. v. Pirch wurde vorläufig zum Commandanten des „Mercur" bestimmt und angewiesen, sich von Stralsund nach Stettin zur Uebernahme seines Commando's zu begeben.

Das Ober-Commando der Marine hatte in bester Einsicht in die maritimen Bedürfnisse gleich Anfangs des Jahres 1850 die Marine-Abtheilung zu der Bestimmung über die vorzunehmenden Uebungsfahrten mit den Offizieren, Cadetten und Mannschaften zu vermögen gesucht, und mit Rücksicht auf die noch nicht zum Abschluß gekommenen politischen Verhandlungen mit Dänemark verschiedene Vorschläge gemacht, wonach im Fall des Wiederausbruchs der Feindseligkeiten

von einer Uebungsfahrt der Corvette „Amazone“ und des Transportschiffes „Mercur“ ganz abgesehen werden müßte, doch könnten andernfalls, wenn der Waffenstillstand auf 6 Monate verlängert würde, beide Schiffe für eine Expedition nach dem Mittelmeer ausgerüstet werden. Würde der Friede wirklich geschlossen, so sollten die Schiffe bis zum Herbst in der mittelländischen See kreuzen, der „Mercur“ nach der Ostsee zurückkehren, um frische Lebensmittel einzunehmen, und dann der „Amazone“ nach der brasilianischen Küste folgen. Die Rückkehr der Schiffe könnte auf den Frühling 1851 festgesetzt werden. Außerdem aber müßte eine Division der Küstenflottille eine dreimonatliche Uebung an der Ostseeküste abhalten.

Das Kriegsministerium ging auf diese Vorschläge nur bedingt ein. Die „Amazone“ sollte zur Uebung der Cadetten in der Ostsee kreuzen, der „Mercur“ mit den Schiffsjungen sich dort mit ihr vereinigen und 1 Division der Küstenflottille mit 12 Schaluppen in den Binnen- und äußeren Gewässern von Rügen üben. Der Capitain zur See Donner*) wurde zur Uebernahme des Commando's der Corvette „Amazone“ und zugleich des Befehls der für dieses Schiff und für das Transportschiff „Mercur“ bevorstehenden Expedition, der Lieutenant z. S. II. Classe v. Pirch aber zum Commandanten des letzteren bestimmt und der Lieutenant z. S. II. Classe Herrmann als Führer der Flottillen-Division commandirt, deren Uebungen bei Lauterbach stattfanden und bis zum 22. September dauerten.

Nachdem die „Amazone“ und der „Mercur“ sich im August auf der Rhede vor Danzig vereinigt hatten, liefen die beiden Schiffe nach Carlskrona ab, woselbst die an der Kupferhaut des „Mercur“ nothwendigen Reparaturen ausgeführt werden sollten; am 3. September zurückgekehrt, erhielt der zum Commandanten des „Mercur“ ernannte Capitain z. S. Donner die Ordre, das Schiff zu einer weiteren achtmonatlichen Reise auszurüsten, deren Hauptziel die brasilianische Küste und unter den Häfen derselben Rio Janeiro sein sollte, doch blieb es dem Ermessen des Commandanten überlassen, auch andere Punkte, wie Pernambuco und Bahia, anzusegeln. Als Hauptzweck der Reise galt die practisch seemännische Ausbildung der Cadetten, für deren Erziehung und allgemeine seemännische Ausbildung best-

*) Anfänglich in dänischen, später in schleswig-holsteinischen und jetzt in preußischen Diensten.

möglichst Sorge zu tragen war. Von Rio aus sollte der Commandant den Cours auf das Cap der guten Hoffnung setzen, auf dem Rückwege St. Helena anlaufen und nach Verlauf von 7 Monaten im Swinemünder Hafen wieder eintreffen. — Am 11. November ankerte der „Mercur" nach stürmischer Fahrt vor Helsingör und verließ fünf Tage darauf in Begleitung einiger hundert Schiffe aller Nationen den Sund. „Es war ein herrlicher Anblick," heißt es in dem Briefe eines Matrosen, „alle möglichen Nationen sah man hier friedlich durcheinander gemischt, von denen jede bemüht war, beim Wettsegeln den Preis davon zu tragen. Obgleich wir fast die letzten waren, gelang es uns dennoch, in Zeit von zwei Stunden allen übrigen Schiffen den Rang abzulaufen, und jetzt wehte der preußische Adler an Bord des „Mercur" stolz den Flaggen aller übrigen Nationen voran. Bald erhob sich eine frische Brise, und gegen Abend hatten wir alle Nachsegler aus den Augen verloren." Und aus Falmouth, vom 3. December: „Wir liegen im Hafen und werden wohl 14 Tage hier bleiben, um Ausbesserungen vorzunehmen und Alles umzustauen." Am 11. December, also nach Verlauf von 8 Tagen, brachte aber der „Hamburger Correspondent" schon die Nachricht: „Das preußische Uebungsschiff „Mercur" ist am heutigen Tage von Falmouth nach Rio Janeiro unter Segel gegangen."

Wir verlassen für jetzt seinen Cours, um die Thätigkeit in den stilleren Werkstätten am Lande zu verfolgen.

Durch die Trennung der Corps je nach ihrer practischen Bestimmung war die Errichtung einer besonderen Behörde nothwendig geworden, in deren Benennung „Commando der Matrosen-Stamm-Division" ihre Bedeutung enthalten war: die zum Dienst auf der Corvette „Amazone", dem „Preußischen Adler" (vorläufig), dem „Mercur" und der Küstenflottille vorhandenen activen Matrosen bildeten eine Matrosen-Stamm-Division, deren Commando dem Commodore Schröder übertragen wurde, während das Marinir-Corps unter dem speciellen Befehl des Major Gaede (eines vom lebhaftesten Interesse für die Schöpfung einer Marine erfüllten Offiziers, der bereits im Jahre 1838 einen Plan zur Organisation einer Küstenbewaffnung ausgearbeitet hatte) dem Marine-Commando zu Stettin gleichfalls untergeordnet war. Die im Spätherbst des Jahres 1850 stattgehabte Mobilmachung der Armee berührte das Marinir-Corps, dessen Bestimmung zunächst sein

sollte, den Dienst am Lande und auf der Küstenflottille zu versehen, nur insoweit, als die Augmentation dieses Corps mit Rücksicht auf den möglichen Fall eines Seekriegs genehmigt wurde; von der anfänglich beabsichtigten Mobilmachung des Marinir-Corps für den Landkrieg wurde aber gänzlich abgestanden, die Entlassung der Kriegsreserven auch noch im Januar 1851 verfügt.

Eine entschieden günstigere Wendung nahmen die Kriegsmarine-Angelegenheiten gegen Ende des Jahres 1850 dadurch, daß Preußen in Folge der schon seit 1848 eingetretenen und seitdem fortgesponnenen Verwickelungen bei der Bildung der deutschen (Reichs-) Marine sich endlich entschloß, die fernere Einzahlung von nicht unbedeutenden Flottenbeiträgen zu inhibiren und die dafür bestimmte Summe zum Bau von preußischen Schiffen zu verwenden. Hierdurch wurde es möglich, die geringe Zahl der vorhandenen Schiffe durch Kauf oder selbstübernommene Bauten zu vermehren, und dem anwachsenden Personal das zur practischen Handhabung nothwendige Material zu gewähren. Der Bau zweier Bugsir- (Aviso-) Dampfboote zu je 160 Pferdekraft war einer englischen Werft in Auftrag gegeben, und zwar der Schiffsbau-Anstalt von Robinson und Russel in Millwall bei London, von wo zuerst das eine derselben, der „Salamander", am 31. December in Swinemünde unter der Führung des Capitains Chaitneß eintraf, nachdem der nach England zur Abnahme der Fahrzeuge beorderte Commodore Schröder dasselbe als contractmäßig gebaut erklärt hatte. An der auf der Rhede vor Swinemünde vorgenommenen Probefahrt mit dem „Salamander" nahm auch der Prinz Adalbert Theil und äußerte seine Zufriedenheit über das Schiff selbst, die Steuerfähigkeit desselben (nach vorn und hinten) und über die Placirung seiner 6 Geschütze. Der „Nix", das zweite der in England bestellten Aviso-Boote, folgte im Februar nach und bestand die Probe seiner Leistungsfähigkeit eben so wohl wie der „Salamander".

Außerdem war der Bau eines Kriegsdampfschiffes mit 12 Bombenkanonen und 400 Pferdekraft projectirt, dem Schiffsbaumeister Klawitter in Danzig übergeben, und im December 1850 schon so rüstig vorgeschritten, daß dasselbe die Aufmerksamkeit nicht nur der einheimischen Bewohner, sondern auch der Fremden, namentlich sachkundiger Engländer (technischer Abgeordneter der Scott-Russel'schen Schiffs-

und Maschinenbau-Anstalt) erregte, welche versicherten, daß dieser Bau alle ihre Erwartungen weit überträfe.

Mit dem Abschluß des Jahres 1850 scheint es nicht überflüssig, nochmals einen flüchtigen Rückblick auf das bis dahin Geleistete zu werfen und die wahrscheinlichen Erfolge der Zukunft danach zu bemessen. Bei einem so neuen und mit so vieler Liebe geschaffenen Werke, wie bei dem der preußischen Kriegsmarine, ist jede einzelne Thatsache von hohem Interesse, da aus jedem einzelnen Schritte Richtung und Ziel zu gleicher Zeit zu errathen, wenn nicht zu erkennen ist. Die folgenden Jahre werden sich in ähnlicher Weise zu Abschnitten schließen und ein ähnliches Verfahren einer rückblickenden Darstellung gestatten.

Als das deutsche Gefolge des März-Monats im Jahre 1848 die dänischen Werfte und Arsenale in lebhafteste Thätigkeit versetzte und dänische Kriegsschiffe vor die preußischen Ostseehäfen legte, besaß Preußen keine Marine; denn 2 unter die Militairverwaltung gestellte, zum Inventar von Weichselmünde gehörende Kanonenjollen und die Corvette „Amazone“, anfänglich dem Ressort des Finanz-Ministeriums, später dem des Ministeriums für Handel und Gewerbe zugetheilt, nebst den einestheils mit Vorpommern übernommenen schwedischen Marine-Offizieren (Oberst Longé und Lieutenant Murck), und dem anderntheils im Contractverhältniß stehenden holländischen Capitain-Lieutenant Schröder und 3 Offizieren der „Amazone“, — diese materiellen und personellen Streitmittel zur See können unmöglich selbst als Miniatur-Flottille gelten und waren auch damals ohne jeglichen Werth. Aus diesem Nichts hatte die preußische Regierung ein in sich abgeschlossenes Etwas geschaffen, so daß im Juli des Jahres 1849, wie die vorerwähnte specielle Nachweisung angiebt, bereits 1 Segel-Corvette, 2 Dampfschiffe (allerdings nur vorübergehend zu Kriegszwecken armirt), 21 Kanonen-Schaluppen und 6 Kanonen-Jollen, zusammen mit 67 Geschützen, 37 Offizieren und 1521 Mann schlagfertig waren.

Für das Jahr 1850, in welchem sich die Kriegsmarine bereits zu festerer Gestaltung entwickelte, ward hierauf ein specieller Bedarfs-Etat für das Marinewesen in der Höhe von 282,448 Thalern aufgestellt, der sich auf folgende Annahmen gründete *):

*) Wir geben hier einen Theil des in der Nr. 283 der Wehrzeitung enthaltenen Artikels, welcher unter der Chiffre 351* aus sehr unterrichteter Feder stammt.

a. daß das Dampfschiff „Preußischer Adler" auch während der Zeit seines Friedensgebrauchs als Postschiff, aber mit einer der Kriegsmarine angehörigen Bemannung fahre;

b. daß die Königliche Corvette „Amazone" nebst einem Transportschiffe (statt der früher gemietheten „Norma" war das von der Seehandlung gekaufte Schiff „Mercur" hierzu bestimmt) mit den Cadetten und Schiffsjungen an Bord zu größeren Reisen in Dienst gestellt werde;

c. daß als Stamm-Mannschaft für die vollständig kriegsmäßige Ausrüstung der aus 36 Kanonen-Schaluppen und 6 Kanonen-Jollen bestehenden Küstenflottille die für deren Bemannung erforderliche Anzahl Mannschaften im Dienst beibehalten werde;

d. daß zur Erlangung der Ausbildung der Matrosen-Stamm-Mannschaften für die Küstenflottille eine Division von 9 Schaluppen vollständig bemannt zu erhalten sei, und jährlich während dreier Monate größere Uebungen ausführe. Zur Commandirung von Detachements an Bord der größeren Schiffe, zum Wachtdienst in den Depots und zur theilweisen Bemannung der Kanonenboote waren 2 Marinir-Compagnieen gebildet, welche dem regelmäßigen Ersatz-Turnus unterliegen sollten;

e. daß die bisher von den Artillerie-Depots verwalteten Marine-Depots in Stralsund und Danzig nunmehr, wie bereits das Marine-Depot in Stettin, welches 1849 errichtet wurde, eine der Marine-Behörde untergeordnete Verwaltung erhalten sollten.

Hiernach ergab sich der Personal-Etat wie folgt:

1) Marine-Offizier- und Matrosen-Corps: 1 Commodore, 3 Corvetten-Capitains, 8 Lieutenants I. und 8 Lieutenants II. Classe, 9 Auxiliar-Offiziere, 30 Cadetten, 5 Deck-Offiziere, 50 Unteroffiziere, 378 Matrosen und 100 Schiffsjungen;

2) das Marinir-Corps (zu 2 Compagnieen): 1 Stabs-Offizier, 2 Hauptleute, 2 Premier-Lieutenants, 5 Seconde-Lieutenants, 20 Unteroffiziere, 10 Spielleute und 300 Soldaten;

3) das Maschinisten-Personal: 6 Maschinisten, 6 Lehrlinge und 12 Heizer.

Außerdem: 3 Zeug-Hauptleute, 9 Zahlmeister, 8 Aerzte und 1 Auditeur.

Die Anlage einer Schiffswerft zu Danzig, so wie eines Etablissements auf dem Dänholm unter dem Schutze der Festung Stralsund war im Laufe des Jahres 1850 gleichfalls begonnen, und nach jeder Richtung hin eine erfolgversprechende Thätigkeit der Behörden entwickelt, deren Gliederung in die Marine-Abtheilung des Kriegs-Ministerii, in das Ober-Commando der Marine zu Berlin, das Marine-Commando zu Stettin und in die 3 Depots zu Stettin, Danzig und Stralsund ebenfalls eine Frucht des Jahres 1850 war.

Die Erwerbung zweier Dampf-Aviso's, so wie der Beginn des Baues einer Dampf-Corvette zeugen bei dem geringen Geld-Etat von dem rastlosen Betrieb der Marine-Verwaltung.

Die in der Anlage *) abgedruckte Rangliste weist den Bestand an Offizieren und Aerzten im September 1850 namentlich nach.

Die Privat-Comités hatten ihre Thätigkeit eingestellt, nachdem die Regierung auf gesicherter Grundlage, je nach den Gewährungen des Staatshaushalts, mit der Errichtung einer Kriegs-Marine vorgegangen und die beabsichtigte Größe der Küstenflottille erreicht war. Zu größeren Bauten fehlten den Vereinen überdies die sehr bedeutenden Mittel. Nur einer derselben, der „Frauen-Verein", im Jahre 1848 gestiftet, hatte bis zum Jahre 1850 durch Sammlungen in verschiedenster Form die Summe von 23,000 Thlrn. zusammengebracht und in Wolgast einen Schooner (den jetzigen „Frauenlob") auf Stapel stellen lassen, da Prinz Adalbert den Riß eines holländischen Schooners (des „Scorpion") als eines für die Kriegs-Marine besonders geeigneten kleinen Fahrzeuges empfohlen hatte.

Kehren wir nach dieser Rückschau zum „Mercur" zurück, um ihn auf seiner ferneren Reise zu begleiten. Am 30. Dec. lief derselbe Santa Cruz auf Teneriffa an, wo den Offizieren Seitens des dortigen Gouverneurs auf's Zuvorkommendste begegnet wurde. Tags darauf ging der „Mercur" wieder unter Segel, passirte die Cap Verd-Inseln in Sicht von St. Antonio und warf am 22. Januar 1851 Anker im Hafen von Bahia. Auf der Rhede von Rio Janeiro ankerte er bereits am 3. Februar, um die Instandsetzung der

*) Beilage VII.

Takelage und des Schiffes überhaupt auszuführen und den Cadetten während des beabsichtigten vierzehntägigen Aufenthalts Gelegenheit zu geben, unter Aufsicht einiger Offiziere die Werften, Arsenale und andere militairische Etablissements kennen zu lernen. Von besonderem Interesse war die gleichzeitige Anwesenheit mehrerer fremder, meist englischer Kriegsschiffe, unter denen sich auch die Fregatte „Thetis" befand, dieselbe, welche im Jahre 1855 durch Austausch der Dampf-Aviso's „Nix" und „Salamander" in den Besitz der preußischen Kriegsmarine gekommen ist. Sr. M. Transportschiff „Mercur" verließ am 15. dess. Monats die Rhede von Rio, nahm seinen Cours nach dem Cap der guten Hoffnung, hielt aber, in der Besorgniß, bei ungünstigem Winde zu viel Zeit zu verlieren, nach St. Helena ab, ging auf der Rhede von Jamestown wenige Tage vor Anker, lief am 17. Mai Portsmouth an und kehrte am 29. dess. Monats nach Swinemünde zurück.

Das Schiff hatte sich bei dieser Expedition als durchaus tüchtig bewährt, und von Offizieren und Mannschaften waren die an sie gestellten Erwartungen und Hoffnungen gerechfertigt worden. Nachdem der „Mercur" außer Dienst gestellt worden, wurde er aufgelegt und einer nothwendigen Reparatur unterworfen; dagegen die neu erworbenen Dampf-Aviso's, deren eines, der „Nix", erst im April von England herübergekommen war, vom Stettiner Depot ausgerüstet und das eine am 1. Juli, das andere am 29. Juli bereits in Dienst gestellt. An Bord des „Salamander", zu dessen Commandanten der bisherige erste Offizier an Bord des „Preußischen Adler", der Lieutenant zur See Held, ernannt wurde, ging Se. K. H. der Oberbefehlshaber der Marine nach Danzig ab, nachdem das Fahrzeug vom 11. des genannten Monats an einige Zeit den Uebungen der Flottillen-Division bei Swinemünde beigewohnt hatte, und von dort nach Königsberg, wohin Prinz Adalbert sich zur feierlichen Enthüllung der Statue Friedrich Wilhelm's III. begeben wollte. Hieran schloß sich die fernere Fahrt nach St. Petersburg, für welche der „Salamander" Sr. K. H. dem Prinzen Karl von Preußen zur Disposition gestellt war, und endlich die Rückreise nach Swinemünde und Stettin, woselbst die Abrüstung des Fahrzeuges am 10. Septbr. begann.

Der „Nix", unter dem Commando des Lieutenants Herrmann, erlebte nach seiner ersten Indienststellung nicht weniger Abwechselun-

gen, da er in der ersten Zeit an der Flottillen-Uebung Theil nahm, dann den Prinzen Adalbert von Königsberg nach Stettin führte und auf dieser Rückreise den Hafen von Carlskrona anlief.

Zur mehrerwähnten Flottillen-Uebung, welche theils im Stettiner Haff, theils im Hafen von Swinemünde stattfand, waren, wie auch in den früheren Jahren, 9 Schaluppen bestimmt und zu diesem Zweck auf die Dauer von drei Monaten vom Stralsunder Depot ausgerüstet, zu welchem sie auch nach beendigter Uebung, am 15. September, zurückgingen.

Der Bau der Corvette „Danzig" näherte sich mit dem Jahreslauf seiner Vollendung. Nachdem sie am 13. November Nachmittags 3 Uhr vom Stapel gelaufen war, wurde sie zur weiteren Ausrüstung an das Ufer der Werft gelegt, und die Königliche Marine sah sich um ein stattliches Schiff vermehrt, dessen Gallion das Wappen einer reichen und blühenden, durch patriotischen Sinn ausgezeichneten Stadt bald an fernen Küsten zeigen sollte.

Das allmähliche Wachsthum des Materials der Kriegsmarine bedingte auch eine Vermehrung des Personals, wobei besonders auf die Besetzung der höheren Stellen Bedacht zu nehmen war, da außer dem Commodore Schröder und dem zur Dienstleistung commandirten Capitain z. S. Donner keine Stabs-Offiziere vorhanden waren, welchen die Führung größerer Schiffe übertragen werden konnte. Die Ergänzung der noch vacanten niederen Chargen konnte keine Schwierigkeit finden, desto größere aber die Besetzung der vorgenannten Stellen, da einestheils aus den in der Kriegsmarine vorhandenen Offizieren die Ergänzung jener nicht zu bewirken war, anderntheils aber im Vaterlande keine Persönlichkeit gefunden werden konnte, welche in dem inneren Getriebe, den Erfordernissen und Leistungen einer Kriegsmarine genügend erfahren gewesen wäre; vielmehr schien nur übrig zu bleiben, sich im Auslande um die Erwerbung tüchtiger See-Offiziere zu bemühen, von deren Erfahrung man Nutzen zu ziehen hoffen durfte.

Von England Offiziere überwiesen zu erhalten, glaubte man, der nationalen Eigenthümlichkeit wegen, nicht, obschon eine Hülfe von dorther gewiß am erwünschtesten gewesen wäre; die nordamerikanische Regierung hatte bereits der Centralgewalt eine abschlägliche Antwort ertheilt, und würde auch die Beurlaubung amerikanischer Offiziere in

preußische Seedienste vielleicht auf mancherlei Hindernisse gestoßen sein, deren Beseitigung endlich doch nicht möglich gewesen, so daß durch das Hin und Wider der Verhandlungen nur eine jedenfalls nachtheilige Verzögerung des Endresultats eingetreten wäre. Die meiste Aussicht bot das Verhältniß zu Schweden. Wenn auch die schwedische Kriegsmarine seit langer Zeit aufgehört hatte, den ersten Rang in der Ostsee zu behaupten, so waren die durch Erfahrung gereiften Einrichtungen derselben jedenfalls von großem Werth geblieben, und scheinbar annähernd zugleich ihre Bestimmungen in Betreff der preußischen Küstenflottille. Diese sind ganz eigenthümlicher Art und naturgemäß entwickelt, — naturwüchsig; sie sind noch heut nach Verlauf von Jahrhunderten den localen und politischen Verhältnissen eben so entsprechend wie damals, als Schwedens Skärenflotte ihren Ruhm begründete. Außerdem aber war die schwedische Regierung in der neueren Zeit mit der Reorganisation der Marine und der Beseitigung krankhafter Schäden eifrigst beschäftigt, — ein Umstand, der gerade in diesem Falle der Hinneigung an Schweden Vorschub leisten mußte.

In Betracht der mannichfachen Vortheile blieb man bei Schweden stehen, und mit großem Recht konnte Prinz Adalbert von dort eine sehr nützliche Unterstützung hoffen. Die Zeit begann zu drängen, da mit dem Eintritt des neuen Jahres, 1852, auch die Erwerbung eines Theils des Nordsee-Geschwaders in Aussicht stand, dessen Auflösung mit jedem Tage erwartet wurde, obschon von einigen Bundesstaaten die Absicht ausgesprochen war, das Geschwader als Grundlage zur Bildung einer Nordseeflotte zu übernehmen. Zu beiden Zwecken: zur Ueberweisung schwedischer See-Offiziere in den Dienst der Königlichen Marine und zur Acquisition der brauchbarsten unter den größeren Schiffen des deutschen Nordsee-Geschwaders, wurden Unterhandlungen angeknüpft und dahin beendet, daß die schwedische Admiralität, wohl meist in Folge der Bemühungen des Prinzen Adalbert und des freundlichen Entgegenkommens des Prinzen Oscar von Schweden, vorläufig die Beurlaubung dreier See-Offiziere nach Preußen genehmigte, und daß aus dem Nachlaß der deutschen Reichsmarine die Fregatte „Eckernförde" und die Dampf-Corvette „Britannia" unter den Namen „Gefion" und „Barbarossa" in den Besitz der preußischen Marine übergingen, nachdem durch Bundesbeschluß vom 6. März die genannten zum Nordsee-Geschwader gehörenden Schiffe,

ersteres für 262,500 Fl., das andere für 451,200 Fl., käuflich überlassen waren. Der Rest des Kaufpreises, nach erfolgter Baarzahlung von 160,000 Fl., wurde auf das preußische Guthaben an der deutschen Flotte verrechnet. An diesen Kauf knüpfte sich zwar die Bedingung, daß derselbe erlöschen sollte, sofern bis zum 31. März der von vorgedachten Bundesstaaten beabsichtigte Verein zur Bildung einer Nordseeflotte das bestehende Geschwader auf seine eigenen Kosten übernehmen würde; jedoch war die Aussicht für das Zustandekommen eines solchen Vereins zu gering, dasselbe aus politischen Gründen sogar als nicht wahrscheinlich, wenn nicht als unmöglich anzunehmen, da Preußen, zur Gründung einer selbstständigen Marine entschlossen, allein im Stande gewesen wäre, das Unternehmen durch seinen Einfluß zu stören. Dasselbe kam indeß später gar nicht mehr zur Sprache, und die preußische Marine konnte daher mit dem Anfang des April ihre Vorbereitungen zur Ueberführung der Schiffe nach der Ostsee ungestört treffen. Der Commodore Schröder wurde bald darauf nach Bremerhafen beordert, woselbst die „Gefion" und „Barbarossa" im neuen Hafenbassin, erstere abgetakelt, in träumerischer Ruhe ihrer Erlösung vom Zauberbanne harrten, mit welchem die lang gepflegte Phantasie des deutschen Volkes sie umstrickt hatte, und fast gleichzeitig ging ein Commando von 11 Offizieren und 150 Matrosen und Seesoldaten von Stettin über Rostock nach dort ab, um die vorläufigen Besatzungen der neuen Fregatte und Corvette zu bilden. Nach der später erfolgten Ankunft eines anderen Commando's von noch 200 Matrosen, 28 Schiffsjungen und 30 Seesoldaten, geführt vom Lieutenant z. S. Held, wurden die etatsmäßigen Besatzungen aus diesen Commando's und aus den auf der Nordseeflotte befindlichen preußischen Unterthanen mit ihrem derzeitigen Range formirt. Sr. Majestät Dampf-Corvette „Barbarossa" ward nach erfolgter Besitznahme alsbald in Dienst gestellt und lief schon am 3. Juli von Bremerhafen nach Swinemünde, um dort eine Reduction ihrer Besatzungsmannschaft zu erfahren, nachdem Prinz Adalbert das Schiff besichtigt und zugleich zu kleineren Uebungen, wie unter Anderem dazu benutzt hatte, mit dem seit dem 1. Mai nach Swinemünde verlegten See-Bataillon Debarquements-Manöver in der Nähe des Dorfes Misdroy vorzunehmen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der aus schwedischen Diensten für die preußische Marine beurlaubte Corvetten-Capitain Hylten-Cavallius,

dessen später noch Erwähnung geschehen wird, zum ersten Mal in der Begleitung des Prinzen Adalbert gesehen, — ein sehr empfohlener Offizier, der, wie damals gehofft wurde, dem Aufschwunge der Königlichen Marine durch sein organisatorisches Talent großen Vorschub leisten sollte.

Am 10. October ging die „Barbarossa“ unter der Führung des Lieutenant z. S. Held wieder in See und zwar nach Danzig, um einer größeren Reparatur unterworfen zu werden.

In der Verwaltung der Königlichen Marine herrschte bei allen diesen und anderen Begebenheiten, welche im Nachfolgenden noch geschildert werden sollen, die größte Thätigkeit, und mehr als Gewöhnliches sah man unter den Händen eines noch unzureichenden Personals sich glücklich gestalten. Während in der Nordsee die preußische Flagge von der Gaffel der 48Kanonenfregatte „Gefion“ wehte, begrüßten die in kürzester Frist nach Swinemünde übergeführte Dampf-Corvette „Barbarossa“ und der in Dienst gestellte „Nix“ den zum Besuch am Königlichen Hofe eingetroffenen Kaiser Nikolaus von Rußland auf der Rhede von Swinemünde, und zeigten dem mächtigen Herrscher zum ersten Male die weltbekannten Farben auf dem Elemente, dessen Mitbesitz Preußen so lange Zeit entsagt hatte. Später begleitete dasselbe Dampf-Aviso das Post-Dampfschiff „Elisabeth“, auf welchem der König sich zur Reise von Danzig nach Putbus eingeschifft hatte, und blieb dort bis zum Schluß des Aufenthaltes auf Rügen zur Disposition des Königlichen Kriegsherrn.

Bisher waren nach Obigem für die Marine-Depots zu Stralsund und Danzig die Artillerie-Offiziere dieser Plätze zu Depot-Vorstehern gleichzeitig bestimmt, eine Maßregel, die unter den bis dahin bestandenen Verhältnissen als ein Ausnahmezustand für gerechtfertigt betrachtet werden konnte; nachdem aber die Existenz der Königlichen Marine als vollkommen gesichert betrachtet werden konnte, und sich hieraus die Nothwendigkeit ganz naturgemäß abgeleitet, der Marine behufs ihrer ungehinderten Entwickelung eine größere Selbstständigkeit in der Verwaltung zu geben, wurde die Besetzung der Depot-Vorsteherstellen dem Personal der Marine überlassen, aus welchem danach für das Depot zu Danzig der Capitain z. S. Donner, für das zu Stralsund der Hauptmann Häring, bisher in der Marine-Abtheilung des Kriegs-Ministerii, zu Vorstehern bestimmt wurden, welche in die durch

den Abgang der Hauptleute der Artillerie Trost und v. Wedell erledigten Stellen noch im Jahre 1852 eintraten.

Das Marine-Depot zu Stettin war inzwischen von Swinemünde nach Stettin verlegt und zwar zugleich mit der Verlegung des mittelst Königlicher Ordre in ein „See-Bataillon“ umgewandelten Marinir-Corps nach dorthin, da der neue Commandeur desselben, Major Burchardt, nach dem Tode des Major Gaede auch dessen Functionen als Depot-Vorsteher vorläufig mit übernommen hatte.

Aber nicht nur der innere Verkehr war belebt und belebend, sondern auch der nach Außen hin gerichtete, da zur Uebung der Offiziere und Mannschaften, zur Geltendmachung des freudigen Bewußtseins des wirklichen Besitzes einer Kriegsmarine und aus dem Grunde, die wohlausgerüsteten Schiffe unter preußischer Flagge an den Küsten fremder Erdtheile zu zeigen, eine größere See-Expedition beschlossen worden war. Die Erwerbung der Fregatte „Gefion“ hatte diese Entschließung sehr unterstützt, wie der im Juli erfolgte Eintritt der 3 schwedischen Offiziere in preußischen Dienst die Ausführung fördern zu helfen schien. Der Corvetten-Capitain Sundewall erhielt gleich nach seiner Ankunft aus Schweden den Befehl, sich nach Bremerhafen zu begeben und das Commando der Fregatte zu übernehmen, auf welcher am 29. August der Commodore Schröder seinen Stander als Chef des aus der „Gefion“, „Amazone“ und „Mercur“ gebildeten Geschwaders hißte. Da die „Gefion“ reparaturbedürftig von der Nordseeflotte übernommen war und vor dem Antritt ihrer Reise nach Vließingen gehen sollte, um dort der benöthigten Reparatur unterworfen zu werden, so blieb dem Depot zu Danzig für die Ausrüstung der Corvette „Amazone“ und des Transportschiffes „Mercur“ die entsprechende Zeit, und wurde mit Rücksicht auf die noch nicht vollständig geregelten Verhältnisse auf der Danziger Werft die Segel-Ordre für das Geschwader, zu welchem später noch die „Danzig“ stoßen sollte, wie folgt abgefaßt: „Die Fregatte „Gefion“ soll nach Vollendung der Reparaturen mit der Corvette „Amazone“ nach der Republik Liberia (an der Westküste Afrika's) abgehen, sodann Rio Janeiro, La Plata, Barbados, Laguaira, Cartagena, Vera Cruz und Havannah besuchen und von dort, im Fall neue Ordres dort nicht vorgefunden werden, vor Ende August 1853 nach Portsmouth zurückkehren. Sr. Majestät Transportschiff „Mercur“

wird, sobald seine Ausrüstung vollendet, direct nach Rio abgesandt werden, um dem Geschwader frischen Proviant zuzuführen. Dieses Schiff ist so zeitig zurückzusenden, daß es vor Ausgang April in Falmouth zum Empfang anderweitiger Ordres wieder eintreffen kann.

Der allgemeine Zweck der Expedition ist einerseits Wahrnehmung des Interesses des diesseitigen Handels und der Seefahrt, andererseits hauptsächlich die Ausbildung der Offiziere, Cadetten und Mannschaften.

In den zu besuchenden Häfen hat sich der Chef des Geschwaders über alles dasjenige möglichst genau zu unterrichten, was für die preußischen Handelsverhältnisse, wie in politischer und maritimer Beziehung, von Interesse sein kann, als in wie weit Preußens Producte, in welcher Beschaffenheit und unter welchen Verhältnissen dieselben an den verschiedenen Plätzen einen vortheilhaften Markt finden können u. s. w.

Sollten Umstände halber Convoyirungen Preußischer Handelsschiffe nothwendig erscheinen, so ist den Gesuchen der Schiffsführer, so weit es die für die Expedition bestimmte Zeit erlaubt, zu entsprechen u. s. w."

Die Corvette „Amazone" verließ am 10. October den Hafen von Swinemünde, nachdem die Fregatte „Gefion" bereits am 8. September in Vließingen angekommen war, und stieß acht Tage später ebendaselbst zum Flaggenschiff, mit welchem sie am 11. November, nach nunmehr vollständig beendeter Reparatur der Fregatte, in See ging. Bei heftigem Sturmwetter trennte sich die Corvette schon wenige Tage später wieder von der „Gefion" und lief mit nicht unbedeutendem Verlust an Segeln und Rundhölzern und mit beschädigtem Steuerrade Falmouth an, um sowohl die zerrissenen und verlorenen Segel durch neue zu ersetzen, als auch die Reparatur des Steuers zu veranlassen, dann aber der Fregatte nach Madeira, dem bestimmten Rendezvous-Platze, nachzueilen.

Indessen war der „Mercur" Ende Novembers von Swinemünde ausgelaufen, hatte in Folge stürmischen Wetters und contrairen Windes Spithead angesegelt und seinen Cours nach Rio fortgesetzt, um dort mit dem Geschwader zusammen zu stoßen. Das Flaggschiff, am gleichen Tage vor Madeira angekommen, als die „Amazone" die Rhede von Falmouth verlassen, setzte seinen Cours nach gegebener

Instruction fort, jedoch mit Uebergehung der Republik Liberia (weil nach inzwischen eingegangenen Nachrichten dort das gelbe Fieber grassirte) und mit Hinterlassung der nöthigen Ordres für die Corvette, welche erst am 4. Februar in Rio Janeiro ihre Vereinigung mit jenem bewirkte.

Wir verlassen das Geschwader im fernen Weltmeer, um uns am Schlusse des Jahres 1852 der Heimath abermals zuzuwenden.

Wenn die deutsche Reichszeitung im Januar 1850 noch von der Hoffnung träumte, „daß die kleine preußische Flottille, bald mit der deutschen vereint, unter gleicher Flagge segeln werde," so war dieser Hoffnungstraum nur ein Widerspiel der stillen Wünsche schwärmerischer Seelen, die immer noch an ein einiges Deutschland zu denken wagten, trotzdem der gescheiterte, weil überstürzte, Versuch den verständigen Mann längst von dem vergeblichen Abmühen um ein so unerreichbares Ziel überzeugt hatte. Mit vielem Aufwande von Geld und Zeit hatte die deutsche Reichsgewalt doch nichts Festes erringen und niemals, weder mit der Zeit noch mit dem Gelde, haushalten können, am wenigsten aber klar genug gedacht, um nach einem bestimmten Plane zu arbeiten. Und eine Flotte zu bauen oder zu kaufen und zu unterhalten, um sie nützen zu können, das war die Riesenaufgabe, welcher sich die Regierung des Reichs, angeregt durch lockende Spiele der Phantasie, welche Bilder mit stolzen Fregatten im Kampf gegen dänische Orlogs malte, leicht unterzog, ohne zu bedenken, daß jeder ihrer Schritte mit Argusaugen bewacht werden würde, und jede Darlegung ihrer Unkenntniß eine folgerichtige Kritik erfahren müßte. Indem Preußen sich von diesem schwindelnden Gebahren lossagte und auf eigenen Füßen, nicht gestützt auf das sinnlose Geschrei der Massen und deren Verlangen, gehen wollte, um wie früher mit Ehren fortzuschreiten und nicht von der nach heftigem Paroxysmus zu erwartenden Erschlaffung der öffentlichen Meinung abhängig zu sein, — indem es erklärte, daß am Bord seiner Schiffe und Fahrzeuge die schwarz und weiße Flagge wehen würde, um nicht auch in die Verlegenheit zu kommen, beschimpft zu werden, — indem es Schiffe auf eigene Rechnung baute und die Söhne des Vaterlandes zum Dienst auf denselben berief, — indem es Alles dieses that, that es einen großen entscheidenden Schritt, dessen Folgen sich in jedem Jahresringe als immer vollendeteres Bild abrundeten. Preußen hatte Schiffe

mit den Staatshaushalt sehr unbedeutend belastendem Aufwande gebaut und erworben, es hatte ein See-Offiziercorps sich gebildet, dessen Tüchtigkeit schon am Schluß des Jahres 1852 außer allem Zweifel stand, es war im Besitz eines Matrosencorps mit so vorzüglichem Geist wie selten eines im Dienste anderer Mächte, und das Alles war die Frucht weniger Jahre, in denen mit unermüdlicher Thätigkeit ein fester Wille die leitenden Fäden regiert hatte. Und das Alles war mit so bescheidener Ruhe geschehen, daß an den fernen Küsten die preußische Kriegsflagge wie ein Wunder plötzlich auftauchte, um den deutschen Colonisten fern vom unvergeßlichen Mutterlande mit Muth und Hoffnung für die Zukunft zu beleben und zu stärken.

Doch die Thatsachen des Jahres 1853 griffen noch entscheidender in das maritime Leben Preußens ein. Derselbe Geist, der mit den Hohenzollern in die unglückliche Mark eingezogen, aus Wüsteneien blühende Fluren geschaffen und helles Licht in das Dunkel der Nacht getragen, — derselbe Geist, der dem streitsüchtigen Polen und dem eifersüchtigen Schweden Preußen abgerungen, den Churhut in eine Krone umgewandelt, Schlesien gewonnen und das deutsche Vaterland in jüngerer Zeit von seinem Dränger befreit, — derselbe Geist hat auch das neueste Werk begonnen: die Gründung und Fortbildung der Kriegsmarine, um Preußen den neuen Weg zu zeigen, auf welchem es seiner historischen Bedeutung nachgehen könne. Wie Schattenbilder ziehen die Begebenheiten des zweiten Drittheils des siebzehnten Jahrhunderts an uns vorüber; es sind die Umrisse der Bilder, die heut das frische Leben des einer neuen Zeit angehörenden Staates darstellen.

Das Jahr 1853 war besonders reich an organisatorischen Entwickelungen, zu welchen sich das Ober-Commando um so mehr angeregt fühlte, als die Ausrüstung des Geschwaders für eine größere Expedition nur seinem unausgesetzten Bemühen gelungen war, und als auch, wie gesagt, mit Bestimmtheit die Existenz der Kriegsmarine als gesichert betrachtet werden konnte, nachdem sie so wesentliche Vermehrungen und permanente Einrichtungen erfahren hatte, in Folge dieser Umstände auch endlich anzunehmen war, daß die Entwickelung der Marine bei der durchaus zu erzielenden Einheit des Commandos wesentlich gewinnen müßte. Die hiernach zu nehmenden Maßregeln waren aber von so bedeutendem Umfange, daß die vorbe-

reitenden Arbeiten eine längere Zeitdauer in Anspruch nahmen, und diese wieder der gründlichsten Prüfung unterworfen werden mußten, um die voraussichtlich entstehenden Bedenken mit thatsächlichen Gründen widerlegen und beseitigen zu können. Theilweise betrafen diese Vorbereitungen die größere Concentration der Marinetheile. Stettin war schon als ungünstig gelegen aufgegeben und die Depotbestände theils nach Stralsund, theils nach Danzig übergeführt, sowie der Rest derselben, ein sehr geringer Theil, nach Swinemünde gelegt. Der Stab der Matrosenstamm-Division war nach Stralsund versetzt, woselbst sich fast die gesammte Kanonenbootflottille nebst den beiden Aviso's befand, und so gewann es den Anschein, die gesammten Streitmittel auf wenige Plätze zu vertheilen, welche zur Anlage von Etablissements von größerer Permanenz geeignet befunden wurden. Es bereitete sich unmerklich eine entscheidende Krisis vor, versteckt hinter einer unruhevollen Thätigkeit, die in der Ausbildung des Personals und der vortheilhaftesten Benutzung des Materials der Marine ihre Erklärung finden konnte.

Das Geschwader sendete seine Berichte nach Gelegenheit und Umständen möglichst oft und unterhielt das Interesse an einer größeren Expedition, die von so mannichfaltigen Einflüssen begleitet sein konnte, daran sich Hoffnungen verschiedener Art wieder knüpften; und während die „Gefion" mit der „Amazone" und dem „Mercur" sich im atlantischen Ocean ihren Tummelplatz ausersehen, rüstete das Ober-Commando den Dampf-Aviso „Salamander" zu einer Fahrt in der Ostsee aus, zunächst nach Carlscrona, um ihn, in Ermangelung eines eigenen Werft-Etablissements, dort in das von der schwedischen Regierung bereitwilligst zur Disposition gestellte Dock zu bringen und zu weiteren Diensten wieder bestmöglichst in Stand zu setzen; nach beendeter Reparatur wurde der „Salamander" vorläufig wieder in Stralsund erwartet. Dort angelangt, vervollständigte das Avisoboot seine Armirung, ergänzte den Kohlenvorrath, lief zunächst nach Swinemünde, wohin es zugleich das Kanonenboot No. 31 behufs dessen Benutzung zur Uebung des See-Bataillons überführte, und dann nach Stettin. Mit der Bestimmung, den König auf der Reise nach Putbus zu begleiten und dort zur Disposition Desselben zu bleiben, verband der Prinz Adalbert für den „Salamander" kurz vor dieser Zeit eine Reise nach Königsberg, bei welcher Gele-

genheit das Fahrzeug unter der geschickten Leitung seines Führers, des Lieutenant zur See Niesemann, sich in seiner Seetüchtigkeit bewährte und die Zweifel an seiner Fähigkeit, die hohe See bei schlechtem Wetter halten zu können, vollständig beseitigte. Im September erfolgte die Außerdienststellung des „Salamander" beim Marine-Depot zu Stralsund.

Wir haben das Geschwader, dessen Reise wir bis zum Ende des Jahres 1853 verfolgen wollen, bevor uns die neue Organisation, oder die erste feste Gestaltung der Marinebehörden zu dem anderen Theile der Darstellung führt, im Hafen von Rio verlassen, in welchem am 4. Februar die Corvette „Amazone" ihre Vereinigung mit dem Flaggschiff bewirkte; beide Schiffe liefen nun nach Montevideo, die Corvette nach Buenos-Ayres und zurück, wo sie das Transportschiff „Mercur", welches am 3. März dort angekommen war, mit frischem Proviant und mit Grüßen aus der Heimath fand. Letzteres trennte sich jedoch schon Anfangs Mai wieder vom Geschwader, um nach Falmouth und von dort nach Danzig zurückzugehen. Die „Gefion" und „Amazone" hatten während dieser Zeit Barbados, Porto Cabello, Carthagena und Havanna angelaufen, in verschiedenen Häfen die Flagge gezeigt und waren Ende Juli auf der Rhede von Spithead angekommen. Inzwischen war dort der Befehl zur Rückkehr der „Amazone" eingegangen, wonach dieselbe nach Danzig abging und mit dem Anfang des October außer Dienst gestellt wurde.

Fast gleichzeitig mit ihrer Ankunft auf der Rhede von Neufahrwasser ging das Transportschiff, neuausgerüstet, wieder in See, um sich in Portsmouth mit dem Flaggschiff zu vereinigen und mit diesem eine Expedition nach dem Mittelmeere zu machen.

Die Dampf-Corvette „Danzig", welche am 13. November 1852 vom Stapel gelaufen war und ihre Ausrüstung im Frühjahr 1853 beendet hatte, wurde an Stelle der „Amazone" bestimmt, zum Geschwader zu stoßen, und mit dem 1. Juni für diesen Zweck in Dienst gestellt. Zunächst war Deptfort bei London ihr Ziel. Hier sollte sie ihre Armirung, 12 Bombengeschütze, einnehmen und dann der Fregatte nach dem Mittelmeer nacheilen. Auf der Rhede von Smyrna erreichte die „Danzig" das Geschwader, ging aber mit besonderen Instructionen nach Konstantinopel, um sich der preußischen

Gesandtschaft daselbst zur Disposition zu stellen. Die politischen Verhältnisse des Osmanenreiches hatten eine drohende Wendung genommen, und das Erscheinen des preußischen Geschwaders im Archipel, besonders der Corvette vor der türkischen Hauptstadt, in welcher sich damals der erst in neuester Zeit beendete Krieg des östlichen und westlichen Europa erzeugte, war von nicht unwesentlichem Einflusse auf die Schritte der dortigen Gesandtschaft, die sich, im Gefühl der Nothwendigkeit selbst dieser geringen Unterstützung, dringend um die Belassung der Corvette zu ihrer ferneren Disposition bewarb. Ihrer Entsendung nach dem Piräeus lagen ebenfalls politische Vorsichtsmaßregeln zu Grunde, nach deren Erledigung sie dem Geschwader nach Alexandrien folgte und mit diesem nach Cadix lief. Anfangs April 1854 gingen „Gefion", „Mercur" und „Danzig" auf der dortigen Rhede vor Anker.

So bedeutungsvoll die Ausrüstung eines Geschwaders von drei größeren Fahrzeugen nach Verlauf weniger Jahre seit der Grundsteinlegung zur Kriegs-Marine auch war, und so sehr diese Thatsache an und für sich für den Ernst des Unternehmens sprach, so blieb sie doch hinter der Bedeutung des größeren Schrittes zurück, mit welchem die Marine-Verwaltung in die Selbstständigkeit des Lebens hinübertrat. Das Streben nach Erlangung derselben war mit der Entwickelung der Marine gleichen Schritt gegangen und daher weder neu, noch überraschend in seiner Aeußerung; es war es um deshalb schon nicht, weil die Königliche Ordre vom 5. Septbr. 1848 wegen der Behandlung der Marine-Angelegenheiten schon festgesetzt hatte, daß späterhin ein besonderes Marine-Collegium gebildet werden sollte. Andere, sachliche Gründe sprachen jetzt für die Nothwendigkeit der Organisation einer Central-Behörde für die Kriegs-Marine. Im Juni 1853 leitete ein Königlicher Beschluß diese Angelegenheit auf den Weg, der zum Ziele führte. In jenem war die Begründung dieser Maßregel in folgender Weise enthalten: „nachdem gegenwärtig die Entwickelung der Marine so weit gediehen sei, daß ihre Verwaltung eine selbstständige Behörde vollständig beschäftigen könne, und die Leitung durch eine solche erfordert, und da auch derjenige Theil der Marine, der in einem engeren Zusammenhange mit der Landvertheidigung steht, die Küstenflottille nämlich, bereits an Bedeutung hinter die

auf ausschließlich maritime Thätigkeit gerichtete Seite zurückgetreten sei, so solle die Bildung eines Marine-Collegiums nunmehr eintreten. Auf dieses Collegium sollen sämmtliche bisher bei der Marine-Abtheilung des Kriegsministerii und bei dem Ober-Commando bearbeiteten Angelegenheiten übergehen, und werde hiernach schleunigst ein Ressort-Reglement für das Marine-Collegium erwartet u. s. w."

Diesem an das Staats-Ministerium ergangenen Allerhöchsten Befehl folgten die Vota der verschiedenen Ministerien, welche bei der Ueberzeugung von der Nothwendigkeit der Kriegs-Marine als integrirenden Theiles der Wehrkraft Preußens sämmtlich anerkannten, daß der Stand der Entwickelung der Königlichen Marine eine Erweiterung und Umbildung der Marine-Abtheilung nothwendig machte, weil deren Kräfte und Stellung mit dem Umfange der Marine-Verwaltung nicht mehr im Einklange ständen; die Entwürfe eines Ressort-Reglements und die Vorschläge zu solchem für das neu zu creirende Marine-Collegium wichen aber in ihren Grundzügen eben so sehr von einander ab, wie die Meinungen und Neigungen sich mehr oder weniger dafür oder dagegen aussprachen. Das Ober-Commando hatte das nächste Interesse bei dieser Angelegenheit, welches indessen, der sachlichen Gründe wegen, dem Interesse des Kriegs-Ministerii in der Hauptsache entgegen stand. Noch immer rang die Kriegs-Marine mit der sie niederhaltenden Last von provisorischen Zuständen, von denen sich zu entledigen das Ober-Commando keinen Kampf gescheut hatte. Außerdem war man in der Marine-Abtheilung und in der vorgenannten Behörde über den Plan nicht einig geworden, nach welchem der Ausbau des unter provisorischen Bedingungen begonnenen Werkes fortgesetzt werden könnte und müßte, und doch scheint es als gewiß anzunehmen, daß sich aus provisorischen Zuständen, wie sie damals von der Marine-Verwaltung mit denen des Reichs-Marinewesens längere Zeit noch in Zusammenhang gehalten wurden, ein Definitivum nicht entwickelt haben würde, welches auf diejenige Selbstständigkeit hätte rechnen dürfen, deren sich die besten Verwaltungen anderer Marinen zu erfreuen haben. Diese Selbstgehörigkeit, wie der neu erstrebte Zustand billig bezeichnet werden darf, ist eine Bedingung der Lebensthätigkeit einer Marine, jede untergeordnete Zugehörigkeit dagegen der fruchtbare Boden, auf welchem

die Mittel zur Auflösung des Geschaffenen in reichem Maße erzeugt werden.

Die Marine, wie sie 1853 bestand, war allerdings eine Schöpfung des Kriegs-Ministerii, und gut, daß sie es bis dahin gewesen: denn nur durch die Verbindung der Marine-Verwaltung mit der Heeres-Verwaltung konnten bei dem absoluten Mangel an geeigneten, zugleich für die Verwaltung vorgebildeten Offizieren die bestehenden Resultate so weit erreicht werden. Daß diese Verbindung aber fortbestehen durfte, ohne Gefahr für die weitere Entwickelung der Kriegs-Marine, nachdem sie in verhältnißmäßig kurzer Zeit eine Stufe erreicht hatte, welche die weitere Entwickelung sogar forderte, kann durch die seither von günstigem Einfluß gewesenen Verhältnisse der Abhängigkeit nicht bewiesen werden; vielmehr bleibt dem Beurtheiler nur übrig, davon auszugehen, daß ein Definitivum, welches nach wohlberechtigter Annahme zum bestimmten, wenn auch noch so begrenzten Abschluß gediehen ist, einem Provisorium nicht gleich behandelt werden kann. Die verlangte Trennung war eine von natürlichen Forderungen bedingte. Selbst das Beispiel Englands, Frankreichs, Schwedens, Rußlands beweist die Nothwendigkeit hierfür, wenn man geneigt ist, sich auf historische Beispiele zu stützen.

Als Friedrich Wilhelm III., angeregt durch die auf Anlaß des Kronprinzen vom Ober-Präsidenten Sack gemachten Vorschläge zur Errichtung einer Seewehr für die Küsten-Provinzen, im Jahre 1823 eine Commission*) niedersetzte, welche einen Entwurf hierfür ausarbeiten sollte, erkannte der König die Nothwendigkeit einer „Seewehr" (wie die maritime Einrichtung damals in bescheidenem Sinne genannt wurde) und zugleich die historische Bedeutung der dazu drängenden Verhältnisse an. — Ein Staat, dessen Küsten eine solche Ausdehnung haben, wie die preußischen, ist genöthigt, denselben die größtmöglichste Vertheidigungsfähigkeit zu geben, besonders wenn diejenigen Mächte, welche diese Küsten bedrohen, selbst Seemächte sind. Diese Nothwendigkeit ist in früheren Jahren schon ebenso gefühlt worden, wie das Bedürfniß, sich seewärts zu entwickeln. Bis zur Regierung des großen Churfürsten hatten die Bewohner der brandenburgischen Provinzen aller Schifffahrt entbehrt, obgleich schon

*) Die General-Lieutenants v. Rauch und v. Müffling u. m. A.

Kaiser Maximilian I. den Brandenburgern das Privilegium ertheilt hatte, unmittelbar in's Meer zu schiffen, ohne also in Hamburg anzuhalten. Kaiser Carl's V. Bemühungen, eine directe Handels-Verbindung zwischen den Niederlanden und den beiden schlesischen Kreisen herzustellen, scheiterte, und ebenso machte das Herzogthum Preußen von den Vortheilen seiner geographischen Lage keinen besseren Gebrauch, als jene Kreise von den Unterstützungen Carl's V. Als Friedrich Wilhelm der Große sich in den Besitz der preußischen und pommerschen Küsten gesetzt hatte, begann der Churstaat sich durch seine maritimen Fortschritte wunderbar zu entwickeln, ohne jedoch zur festen Gestaltung seiner Verhältnisse als Seemacht zu gelangen. Unter Friedrich (III.) I. schwand das maritime Element in den Bestrebungen der Regierung immer mehr und fand endlich 1720 seinen vollständigen Untergang. Selbst Friedrich II., welcher zur Zeit des siebenjährigen Krieges eine Flottille armiren ließ, um Stettin gegen die schwedische Escadre zu schützen, verfolgte den Plan zur Errichtung einer Seewehr später nicht weiter, sondern begnügte sich mit der Förderung der mercantilen Verhältnisse im Innern seines Landes. Aus den in den 1790er Jahren dem damaligen General v. Grawert und anderen Offizieren übertragenen Untersuchungen zur Vertheidigung der Ostseeküste ergab sich, daß auch damals, namentlich zur Vertheidigung von Swinemünde, die Armirung von Kanonenbooten als nothwendig erachtet wurde, so daß im Jahre 1793 sechszehn Bombardier-Gallioten, und 1791 sogar ein Kutter von 20 Kanonen erbaut wurden, welcher in Neufahrwasser vom Stapel lief und den Namen „Friedrich Wilhelm Rex" erhielt. Speciellere Nachrichten über die ferneren Vorgänge sind nicht aufbewahrt worden. — Als England und Schweden 1806 die Ostseeküste mit wenigen Schiffen blokirten, vermochte Preußen denselben kein bewaffnetes Fahrzeug entgegenzustellen, bis es im Jahre 1807 5 Fahrzeuge mit 20 Kanonen und 150 Mann Besatzung unter dem Befehl des englischen Marine-Lieutenants Oldfield bei der Belagerung von Danzig ausrüstete, deren Wirksamkeit, ganz erklärlich, eine sehr beschränkte bleiben mußte. Im Jahre 1812 fand beim Ausbruch des Krieges gegen Rußland eine Ausrüstung bewaffneter Fahrzeuge im Curischen Haff statt, welche, den Franzosen übergeben und von diesen vervollkommnet, bei Memel ihre Verwendung fanden. In ähnlicher Weise veranlaßte die Belagerung Stettins im Jahre

1813 die Ausrüstung von 2 armirten Schiffen, welche in Verbindung mit 4 schwedischen Kanonenbooten auf dem Dammschen See postirt waren.

Aus diesen zusammenhangslosen Bemühungen, zum Zweck des Schutzes einzelner Küstenplätze, welche hier eine flüchtige Erinnerung gefunden haben, läßt sich eben so wenig ein Nachweis für die Zweckmäßigkeit einer Verbindung der maritimen Angelegenheiten mit denen der Land-Armee führen, als sich der Ernst der jezeitigen Bemühungen bezweifeln lassen darf. Damals wie in neuerer Zeit, als 1823 und in den folgenden Jahren dem Kriegsministerium aufgegeben war, Entwürfe ausarbeiten zu lassen und der Errichtung einer Seewehr für die Ostseeküsten eine mehr als gewöhnliche Aufmerksamkeit zu schenken, gelangte dasselbe zu keinem Resultate, und in den einzelnen Fällen, wo etwas geschehen, traten all die getroffenen Maßregeln bald wieder in den Hintergrund, trotzdem die Nothwendigkeit bewaffneter Kriegsfahrzeuge, welche, wie durch die ganze preußische Kriegsgeschichte dargethan, in mercantilischer und staatswirthschaftlicher Hinsicht und in politischer Beziehung als dringend zu unterstützen anerkannt wird, zu keiner Zeit geleugnet war.

Man konnte sich in Preußen nicht dazu entschließen, eine Wehrkraft zur See neben die schon bestehende und mit Ruhm bestandene Landmacht zu stellen, und weil man dies nicht konnte, weil sich die Unterordnung der Marine, ihre nur gelegentliche Beachtung nicht mit dem ihr eigenthümlichen Wesen vereinigen ließ, — darum scheiterten alle Versuche, in deren kleinsten doch der Keim zur Entwickelung hätte gelegt werden können. Die Anordnung von immer neuen Commissionsberathungen half zur Sache nichts. Aus verschiedenen Ländern hatten sich schon Stimmen hören lassen, welche ihr Staunen ausdrückten, daß Preußen sich bei wohlgeordneten Finanzen nicht entschließen könnte, eine Marine zu schaffen, welche seine Küsten vertheidigte, seinen Handel schützte und seiner Flagge Achtung verschaffte. Im Jahre 1836, als der Bau von zwei Kanonenjollen und die Errichtung der Marine-Depots zu Danzig und Stralsund beschlossen war und die Früchte der guten Absichten zu reifen schienen, schrieb ein englischer Capitain der Marine an den Prinzen Adalbert: „Warum ist Preußen so ganz ohne Marine geblieben, da es doch in jeder Beziehung so mächtig dasteht? Dies war schon in meinem jüngeren

Alter Gegenstand des Gesprächs mit meinen Kameraden, und eine lange Reihe von Jahren, die ich seit dem Kriege von 1797 im Dienste der britischen Flotte durchlebte, hat mich nur in meiner Verwunderung darüber bestärkt, um so mehr, wenn ich mir in's Gedächtniß zurückrief, daß Sardinien, selbst der Dey von Algier, etwas besessen, die Farben ihrer Nation auf dem Ocean zu entfalten. Mangel an Seeleuten kann nicht Schuld sein, da Preußen die allerbesten Matrosen in der Welt besitzt. Auf den Schiffen, auf denen ich diente, waren einige der besten Leute Preußen. Eben so gut im Feuer bei den Kanonen, als beim Sturm im Top, hatten meine Landsleute ein Beispiel vor sich, was zu befolgen sie nicht zu erröthen brauchten" u. s. w. Der Brief schloß mit Vorschlägen und mit der wiederholten Verwunderung, daß Preußen die besten Seeleute, aber kein einziges Schiff besäße.

Nachdem die Zeit des Ringens um die Errichtung einer Seewehr vorübergegangen, als Preußen sich im Besitz von Schiffen sah, und als sein Geschwader an den Küsten Amerika's und Afrika's den deutschen Colonisten Hoffnung und Muth brachte für die Aeußerung ihres stolzen Gefühls, Preußen zu sein, — da war es an der Zeit, einen entscheidenden Schritt vorwärts zu thun. Es war kein anderer Schritt möglich, als der auf den Boden der Selbstständigkeit, wenn überhaupt eine preußische Marine von Bestand sein sollte, und zwar eine Marine, die der Wehrkraft des Staates nicht untergeordnet, sondern nebengeordnet war, um die an sie zu stellenden Bedingungen auch erfüllen zu können.

Dies der Grund des vom Ober-Commando begonnenen Unabhängigkeitskampfes.

Eine gerechte Kritik der bisherigen Marine-Verwaltung Seitens des Kriegsministerii würde nach den thatsächlichen Erfolgen nur günstig für dieselbe ausfallen können und kann daher als Maßstab der Nothwendigkeit einer vollständigen Trennung der Ressorts durchaus nicht gelten. Die Männer, welche der Marine-Abtheilung vorstanden, waren mit Vorliebe und mühevollster Thätigkeit zur Ausführung der colossalen Aufgabe geschritten und hatten dieselbe bestens gelöst. Die Gründe der Nothwendigkeit lagen, wie gesagt, in der Sache selbst, nicht in der Art, wie die Sache bisher verwaltet worden; sie lagen in der Eigenthümlichkeit, welche jedes Marinewesen, sobald es zur gewissen Reife

gediehen ist, auszeichnet, und von welcher sich loszumachen nicht in der Willkür desjenigen liegt, dessen Händen die Gründung und Entwickelung der Marine übergeben ist.

Lediglich aus diesem Gesichtspunkte war die Trennung des Marine-Ressorts von dem der Heeres-Verwaltung begründet und gerechtfertigt, weil sie von dringlicher Nothwendigkeit, etwas Bleibendes in die ihm zugehörige Form zu bringen, unterstützt wurde, und nur diesen Gründen verdankt das Streben des Ober-Commando's nach Selbstständigkeit der Marine die Erreichung des großen und gerechten Ziels, dessen volle Würdigung der Zukunft aufbewahrt bleiben muß.

Die Unterhandlungen im Staats-Ministerium füllten die Zeit bis zum 12. November. Unter demselben Datum berichtete dasselbe an den König über das gewonnene Resultat und empfing die Königliche Ordre vom 14. desselben Monats, mittelst welcher die Organisation *) der unter dem Namen „Admiralität" zu bildenden obersten Marine-Behörde genehmigt, und zu deren Chef der Präsident des Staats-Ministeriums ernannt wurde. Die Leitung der Geschäfte sollte der Ober-Befehlshaber der Marine, Prinz Adalbert, führen.

Unmittelbar im Zusammenhange mit der Schöpfung dieser Behörde stand die Wiedereinrichtung des Marine-Commando's, welches, nun unter dem Namen „Marine-Stations-Commando", nach Danzig verlegt wurde und welchem sämmtliche im Inlande befindliche und nicht zur Admiralität commandirte Offiziere der Marine zunächst untergeordnet waren. So war das Jahr 1853 mit einer bedeutungsvollen Einrichtung beschlossen und eine weitere Stufe der Entwickelung erstiegen, welcher sich die Erwerbung des Jadegebiets anschließt.

Diese geringe Territorial-Vergrößerung Preußens ist eine der hervortretendsten Thatsachen in Mitten der neuesten Erscheinungen bei der Entwickelung der Marine. Die Vortheile dieser Erwerbung sind theilweis rein politischer Natur und berühren die Darstellung der Gründung der preußischen Kriegsmarine nur mittelbar, obschon diese Vortheile mit dem Plan zur Befestigung und Vergrößerung derselben soweit im Zusammenhang stehen, als der Besitz des Jadegebiets eben nur eine Bedeutung für Preußen hat, wenn dasselbe sich im Besitz einer Flotte

---

*) Beilage VIII.

weiß, und umgekehrt ist der Aufschwung, welchen diese nehmen kann, von dem Besitz eines Hafens in der Nordsee abhängig. Die politische Bedeutung der sogenannten Jade-Erwerbung findet ihren Ausgangspunkt in der des Zollvereins.

Abgesehen von allen diesen weiteren Beziehungen, bildet nur die Anlage eines Kriegshafens einen Theil des Stoffes für die Blätter dieser Geschichte, und aus diesem Grunde können jene einer weiteren Betrachtung nicht unterworfen werden.

Die besondere Geeignetheit des Gebiets zur Anlage eines Kriegshafens hatte schon die Aufmerksamkeit Napoleon's I. erregt, welcher die Ausarbeitung eines Planes hierfür befahl. Die politischen Verhältnisse nöthigten ihn indeß, davon abzustehen, weil einestheils die Wendung seines Kriegsglückes an und für sich die Anlage eines Etablissements auf Deutschem Grund und Boden verhinderte, anderntheils aber die englische Flotte, welche der Landsiege des mächtigen Imperators spottete, den Bau eines Hafens an der Jademündung unter allen Umständen nicht zugelassen haben würde.

Ferner waren schon vor dem Jahre 1848 Hannover, Oldenburg, Hamburg und Bremen zu Berathungen wegen des Küstenschutzes zusammengetreten*) und hatten ihre Aufmerksamkeit ebenfalls auf die Mündungen der Jade gerichtet, ohne jedoch einen Beschluß über die Gründung einer Nordseeflotte herbeigeführt zu haben. Erst im Anfange des Jahres 1849 geschahen weitere Schritte von der Marineverwaltung in Frankfurt a. M. Der deputirten Commission ging man oldenburgischer Seits bereitwilligst mit Materialien zur Hand, und unter den Commissarien war es insbesondere der preußische Major Teichert, welcher die hohe Bedeutsamkeit einer Hafenanlage in der Gegend von Heppens erkannte. Die von der oldenburgischen Regierung (welche ein vorzugsweises Interesse hieran knüpfte) vorgenommenen amtlichen Ermittelungen über die Localität bei Vierhuck**) an der Mündung des Jadebusens, deren gleich Erwähnung geschehen soll, bewiesen dieselbe als überaus günstig, so daß die Bundes-Centralcommission nicht unerhebliche Arbeiten in **Brake** vornehmen ließ, woselbst ein Con-

*) Preußen an der Nordsee. Eine Tagesfrage. 1853.

**) Vierhuck, auch wohl unrichtig verhochdeutscht „**Fährhuck**" genannt, ist die Stelle, wo 4 Strömungen zusammentreffen.

structionshafen angelegt werden sollte. Die Jade wurde als Hauptkriegshafen Deutschlands ausersehen, eine Auffassung, die in heutiger Zeit ihren hohen Sinn hat und bei der 1852 ausgedrückten Absicht einiger norddeutschen Staaten, eine Nordseeflotte zu errichten, ebenfalls zur Geltung kam. Preußen, der Erbe all' dieser Bestrebungen und Anfänge, trat darnach diesen Zwecken, die Nordseeküsten durch maritimen Schutz zu decken, näher.

Der Errichtung der Admiralität zur Seite stand der Entschluß, einen Kriegshafen an der Nordsee zu bauen, wie der mit Oldenburg abgeschlossene Vertrag offen bekundet.

Die Jade ist in ihrer ganzen Länge, von der See bis in den Meerbusen hinein, für Schiffe jeder Größe allezeit fahrbar. Sie kann, ihrer Richtung gegen Norden nach, bei den herrschenden West- bis Nordwest-Winden stets ein- und auspassirt werden, und auch bei nördlichen Winden bleibt den Segelschiffen das Auslaufen noch möglich, da diese auf fast 5 Meilen Länge eine Breite von 8000 Fuß und mehr als genügende Tiefe zum Lawiren finden. Folgen wir lediglich den Angaben der in der Anmerkung Seite 202 angeführten Broschüre, so ergiebt sich ferner, daß die Einfahrt von der See bis in die Jade selbst bei Windstille vermittelst des Fluth- oder Ebbestromes jedenfalls in einer Fluth- oder Ebbezeit zu passiren ist; die Jeverländische Küste springt weit vor und ist der offenen See um einige Meilen näher als das Festland zwischen Jade, Weser, Elbe und Eider, wodurch diese Rhede gegen die herrschenden Stürme aus Südwest, West und Nordwest durch das Festland genügend geschützt wird. Die Mündungen und Watten der Ems, Jade, Weser und Elbe sind von der untern Jade aus vollständig zu beherrschen, und selbst größere Kriegsschiffe bis zu 25 Fuß Tiefgang können zur Zeit des Hochwassers direct in die Weser und in die Mündung der Elbe gelangen. Der eigentliche Jade-Meerbusen befaßt ungefähr den Flächenraum von 4 Quadrat-Meilen; er friert niemals fest zu und bietet nach Obigem alle localen Vortheile, welche bei der Anlage eines Kriegshafens erwünscht sind oder selbst gefordert werden müssen, so daß selbst das mehrseitig geäußerte Bedenken über die Schwierigkeit der Bau-Ausführung, des Bodengrundes wegen, weniger in Betracht kommen kann, wo außerdem die anderen Interessen so wesentliche Berücksichtigung finden.

Als Preußen, auf dringende Unterstützung des Prinzen Adalbert, die Verhandlungen mit Oldenburg wegen Abtretung eines Gebietstheils an der Jade-Mündung eröffnete, fanden dieselben ein sehr geneigtes Ohr, und um so mehr, als Oldenburg die Möglichkeit erkannte, sich hierdurch aus seiner Isolirung durch das, das Großherzogthum eng umschließende Gebiet von Hannover zu befreien, und den Schutz seiner Schifffahrt, welchen es von der Reichsmarine glaubte erwarten zu dürfen, unter die preußische Flagge zu stellen; und indem Preußen den Beschluß faßte, durch Vermehrung seiner Küstenflottille den anfänglich eingenommenen Standpunkt der bloßen Defensive zu verlassen und denselben durch die thatsächlich ausgedrückte Absicht, die Stellung einer Seemacht zweiten Ranges zu erreichen, weiter hinauszuschieben, zeigte es, daß ihm daran liege, seinen deutschen Beruf im Zollverein, dem bedeutsamsten Schritte in diesem Sinne, zu erfüllen, so wie denjenigen Bundes-Staaten, welche des Flaggenschutzes bedurften, solchen in seiner Stellung eines ersten deutschen Staates zu gewähren.

Zum Abschluß des Vertrages selbst wurden preußischer Seits der Geheime Regierungs-Rath Dr. Gäbler, von Seiten Oldenburgs der Regierungsrath Erdmann bevollmächtigt, nachdem die Präliminarien als beendet betrachtet werden konnten. Die Abfassung der Artikel zeugt davon, daß beide Bevollmächtigte von der Wichtigkeit ihrer Aufgabe, deren Kern sie mit geschickter Hand der harten Schale entwunden, vollständig durchdrungen gewesen sind. Dr. Gäbler unternahm, durch manche Beziehung schon auf diesen Gegenstand hingeführt und mit diesem vertraut, die ihm zur Hand gegebenen leitenden Fäden zu verweben, — eine Arbeit, deren Erfolg beiden Vertretern das öffentliche Zeugniß staatsmännischer Geschicklichkeit auch in der Zukunft sichern wird. Der Vertrag datirt vom 20. Juli 1853 und ist, nebst 2 Zusatz-Artikeln vom 1. December 1853, zu Berlin vollzogen. Sein Inhalt betrifft wesentlich nur die gegenseitigen Bedingungen zur Erwerbung und Abtretung des Jadegebiets behufs Anlage eines preußischen Kriegshafens, so daß die hierdurch geschehene Territorial-Vergrößerung lediglich mit den Fortschritten der Kriegsmarine und der Anerkennung ihrer Bedeutung nach Außen zusammenfällt. Der Vertrag besteht aus 31 Artikeln und 2 Zusatz-Artikeln, durch welche Preußen den oldenburgischen Seehandel und die oldenburgische

Seeschifffahrt dergestalt unter den Schutz seiner Kriegsmarine stellt, daß es sich verpflichtet, alle Schiffe, welche oldenburgisches Eigenthum sind und unter oldenburgischer Flagge fahren, überall eben so zu schützen und zu vertheidigen, wie diejenigen Schiffe, welche preußisches Eigenthum sind und unter preußischer Flagge fahren. Dieser, sowie der zweite Artikel, daß Preußen sich verpflichtet, so oft die Umstände nach dem Ermessen Oldenburgs es erheischen und Oldenburg es beantragt, den Schutz der oldenburgischen Küsten gegen feindliche Angriffe von der Wasserseite zu übernehmen, und endlich der 3. Artikel, welcher mit Rücksicht auf die in den vorhergehenden übernommenen Verbindlichkeiten die Unterhaltung einer Flottenstation im Jadebusen und die Herstellung eines Kriegshafens daselbst zusagt, sind die von Preußen öffentlich niedergelegten Beweise, daß die Existenz seiner Kriegsmarine als für alle Zeit entschieden betrachtet werden kann. Nicht in der Erwerbung der wenigen Morgen Landes oldenburgischen Gebiets*) liegt daher die Bedeutsamkeit des Vertrages vom 20. Juli 1853, sondern in der Thatsache, daß Preußen in die Reihe der Seemächte factisch eingetreten ist und den einzigen Kriegshafen der deutschen Nordsee besitzen wird; und indem der preußische Landtag der ihm gemachten Vorlage beistimmte, sowie der Fürsorge des Königs für die Entwickelung der preußischen Marine seinen vollen Dank aussprach, ward die Existenzfrage der Marine endlich auch Seitens der Nation außer allen Zweifel gestellt.

Die Tragweite des Vertrages ist in gegenwärtiger Zeit der Entwickelung des Marinewesens natürlich noch nicht zu ermessen, doch gewähren die zeitigen Zustände die gewisse Beruhigung, daß Preußen nach nicht zu langer Zeit in der Lage sich befinden wird, den vertragsmäßigen maritimen Schutz zu gewähren, wodurch zugleich die Nothwendigkeit bedingt ist, daß es seine speciellen Interessen, betreffs der Vertheidigung seiner Küstengrenzen und des Schutzes seiner Handels-Marine, sowie der Hebung seiner mercantilischen Verhältnisse, seiner politischen Machtstellung gemäß, vollständig wahren kann.

Durch das Königliche Patent vom 5. November desselben Jahres nahm die Krone Preußen von den im Vertrage bezeichneten Landes-

---

*) Auf dem westlichen Ufer der Jade beträgt der Flächenraum 1211 Morgen magdeburgisch 57 □Ruthen und 12,5 □Fuß; auf der östlichen Seite 8 Morgen magdeburgisch 139 □Ruthen und 97,91 □Fuß.

theilen officiellen Besitz, und einverleibte dieselben ihren Staaten mit allen Rechten der Landeshoheit und Oberherrlichkeit, sowie die Königliche Verordnung von demselben Tage die provisorische Verwaltung der Jade-Gebiete gleichzeitig regelte. Nach Errichtung der Admiralität, am 14. November, wurde derselben demnächst die Verwaltung des neuen Gebiets durch Königlichen Erlaß vom 11. Februar 1854 übertragen, damit der Behandlung der Angelegenheiten, welche sich auf die durch den Staatsvertrag vom 20. Juli zur Anlegung eines Kriegshafens an der Nordsee neu erworbenen Gebietstheile beziehen, die durch den Artikel 10 *) des gedachten Vertrages nothwendig bedingte möglichste Beschleunigung gesichert würde. Als Commissarius der Admiralität wurde der ehemalige General-Secretair der deutschen Marine, Kerst, bestellt, welcher das Verdienst hatte, auf den Werth des Jade-Busens aufmerksam gemacht und einleitende Unterhandlungen wegen Ueberführung des Nordsee-Geschwaders von hannöverschem Gebiete nach Brake (oldenburgisch) schon 1851 geführt zu haben.

Auf diese Weise war diese bedeutsame Angelegenheit in die Wege geleitet. Selten haben sich an Gebietserwerbungen Hoffnungen so tiefernster Natur geknüpft, und selten so vorwärts drängende Bedingungen sich mit denselben verbunden, wie in diesem Falle, wo Preußen um den bedeutungsvollen Preis, eine Kriegsflotte zu unterhalten, in die Reihe der Nordseestaaten, in die Reihe der Seemächte und factisch an die Spitze des handelspolitischen Lebens in Deutschland im weitesten Sinne trat. Wenn solches Alles, wie es des Beweises nicht mehr bedarf, in der fortschreitenden Entwickelung der Marine gelegen, welche durch die begeisterte Liebe eines edlen Prinzen, gestützt auf die hochherzige Sinnesweise eines echt

*) Artikel 10. In Betracht des wesentlichen Interesses, welches sich für Oldenburg an die baldige Gewährung der von Preußen gemachten Zusagen knüpft, verspricht Preußen, unmittelbar nach Publication des gegenwärtigen Vertrages mit den Arbeiten zur Herstellung des Kriegshafens in möglichst ausgedehntem Maße zu beginnen, in gleicher Weise mit denselben ununterbrochen bis zur Vollendung des Werkes fortzufahren, und zu diesem Zwecke in den ersten drei Jahren, von der Ratification des Vertrages an gerechnet, mindestens 400,000 Thlr. auf die Ausführung zu verwenden. Sollte die Verwendung dieser Summe der 400,000 Thlr. in den genannten drei Jahren nicht stattgefunden haben, so kann Oldenburg alsdann diesen Vertrag insoweit als wieder aufgehoben betrachten, daß die laut Artikel 4 abgetretene Staatshoheit eo ipso an Oldenburg zurückfällt, sobald Oldenburg erklärt, daß es diesen Rückfall wolle.

deutschen Königs, gezeugt und gepflegt und zur selbstständigen Stellung im Leben erzogen worden ist, so ist Preußen der weiteren Pflege seiner neuen maritimen Wehrkraft reiche Opfer schuldig.

Kehren wir nun nach dem Abschluß der die Sicherung der jungen Marine bezweckenden Thatsachen zum Geschwader zurück, welches wir vor Cadix verlassen haben, so finden wir die Dampf-Corvette „Danzig" zufolge einer neuen Segelordre wieder auf dem Wege nach Athen, die Fregatte „Gefion" und das Transportschiff „Mercur" aber der Heimath zusteuernd. Zu Portsmouth, welchen Hafen der „Mercur" anlief, schiffte derselbe zunächst sieben in den Dienst der englischen Flotte auf drei Jahre beurlaubte Fähnrichs zur See aus und kam am 7. Mai mit der Fregatte auf der Rhede von Neufahrwasser an.

Inzwischen hatte sich die Zahl der Schiffe um einen Schooner vermehrt, welcher in Danzig gebaut, im Jahre 1853 von Stapel gelaufen war und den Namen „Hela" erhalten hatte. Außerdem hatte das bisher aus 2 Compagnieen bestehende Seebataillon die 3. Compagnie in der Stärke von 4 Offizieren und 147 Köpfen gleich den übrigen formirt, und war ferner die Bildung eines Werft-Corps der Art begonnen, daß vorläufig und zunächst bei der Matrosen-Stammdivision als 4. Section eine Handwerks-Section errichtet wurde, welche abgesehen von ihrer militairischen Führung

1) aus allen bei der Matrosen-Stammdivision am Lande befindlichen Mannschaften, welche ein bei dem Bau von Fahrzeugen Anwendung findendes Handwerk verstanden;
2) aus den vom Seebataillon dazu freiwillig übertretenden Handwerkern;
3) aus den an Bord des Geschwaders commandirten Deck- und Unteroffizieren, und
4) aus den betreffenden Handwerkern, welche sich unter dem beim nächsten Termine zu stellenden Ersatz der Matrosen-Stammdivision befanden,

bestehen sollte.

Die Formirung dieses Corps war um so wichtiger, als die Königliche Marine es sich angelegen sein lassen mußte, alle den Schiffsbau angehenden Arbeiten durch die ihr zugehörigen, militairisch organisirten Kräfte zu betreiben, in ganz ähnlicher Weise, wie dies in der

Armee durch die Artillerie-Handwerks-Compagnieen, und in gleicher Weise, wie dies bei allen anderen bestehenden Kriegsmarinen geschieht.

Wie schon einmal bei der Errichtung der Admiralität und des Marine-Stations-Commando's erwähnt worden ist, war das Streben der Marine-Verwaltung dahin gerichtet, die verschiedenen Marinetheile, sowie das zugehörige Material an Schiffen nach Danzig, dem Sitz des neuen Stations-Commando's, zu verlegen, um die vorhandenen Streit- und Ausrüstungsmittel bei der Hauptstation in der Ostsee vereint zu haben.

Nachdem in diesem Sinne die Verlegung des Stabes der Matrosen-Stammdivision nebst 3 Sectionen von Stralsund nach Danzig angeordnet war, folgte der Befehl zur Ueberführung der 1. Compagnie des See-Bataillons nach Danzig, welcher sich später der Stab anschloß, und der 2. Compagnie nach Stralsund, woselbst die Küstenflottille aufgelegt und auch nach Beendigung der entsprechenden Bauten auf dem Dänholm eine Artillerie-Direction errichtet worden war. Die 3. Compagnie des See-Bataillons, welche in Swinemünde vorläufig noch belassen wurde, um diesen Platz Seitens der Königl. Marine nicht ganz aufzugeben, war meist auf den in Dienst gestellten Fahrzeugen eingeschifft und bestand nur noch aus einem geringen Wachtdetachement. Inzwischen ist der Hafen von Danzig als Stationsort bis jetzt noch provisorisch geblieben, weil sich die Unzulänglichkeit desselben zur Stationirung größerer, besonders tiefgehender Schiffe herausgestellt hat, so daß heut, nach Verlauf zweier Jahre, die Etablirung einer permanenten Station in einem anderen Theile der Ostsee durchaus gefordert erscheint, wenn sonst auch die Wahl von Danzig in manch' anderer Beziehung als wünschenswerth betrachtet werden darf. Da aber im Anfang des Jahres 1854 die Errichtung einer Marine-Station in der Ostsee einem Definitivum ähnlich war, so konnte die Frage der Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit einer dortigen Hafenanlage nur in Beziehung auf die Zweck- oder Unzweckmäßigkeit einer solchen zu Swinemünde aufgeworfen werden, eine Frage, welche der vielseitigsten Beantwortung zu unterziehen ist.

In Betracht dessen, daß die Entwickelung der preußischen Marine damals noch nicht zum weiteren Abschluß gediehen war, mag die Wahl Danzigs somit als gerechtfertigt gelten, und wird bis zur Ermöglichung der Anlage eines neuen Etablissements in der Ostsee auch Gel-

tung haben müssen. Für die Marine-Station wurde der Commodore Schröder, dessen Beförderung zum Contre-Admiral im Mai erfolgte, unter Entbindung von den ihm früher übertragenen Befehlen zum Chef ernannt, während Prinz Adalbert als Admiral der Küsten aus seinen Beziehungen zur Land-Armee, als General-Inspecteur der Artillerie, ausschied, nachdem die Verwaltung der Marine, wie das Commando derselben diejenige Ausdehnung gewonnen hatte, welche die Besetzung der hierfür nothwendigen Stellen, unabhängig von allen anderen Dienstzweigen, durchaus forderte.

Die Höhe des erreichten Standpunkts läßt sich nach den Erfordernissen bemessen, welche in den Organisations-Reglements für die Marine-Stationen und für das Personal der Marine enthalten sind und schon 1854 nach allen Richtungen hin in's Leben getreten waren. Das erstere der Reglements erschien bald nach dem Allerhöchsten Erlaß, das Ersatzwesen der Marine betreffend, auf dessen Inhalt wir beim Personal derselben zurückkommen werden, und enthält in 62 Paragraphen die für die Einrichtung der preußischen Marine-Stationen geltenden Grundbestimmungen.

Die Küsten Preußens und Oldenburgs, letztere in Bezug auf den nach dem Staatsvertrage vom 20. Juli 1853 von Preußen zu gewährenden See- und Küstenschutz, werden in die Marinestation der Ostsee und in die der Nordsee getheilt, von denen die erstere alle preußischen Häfen und Küsten der Ostsee, letztere das preußische Gebiet an der Nordsee, sowie die oldenburgische Küste umfaßt.

Dem Marine-Stationschef, an der Spitze der Station, ist die Sicherheit der Kriegshäfen und Werfte, die Marine-Polizei, sowie die maritime Küstenvertheidigung anvertraut, wonach er den Befehl über das gesammte Personal der Station, über die Küstenforts und Batterieen *) und über alle von der Station aus in Dienst gestellte Fahrzeuge hat. Unter ihm steht der Marine-Commandant, der Marinestationsarzt und Prediger, der Ober-Werft-Director, der Stations-Intendant und die Marine-Depot-Directoren. Rücksichtlich der Seetruppen trat die Modification ein, daß der Commandeur derselben in allen die militairische Ausbildung wie den inneren Dienst der

*) Sofern dieselben von der Königlichen Marine abhängen.

Truppe betreffenden Angelegenheiten direct unter die Admiralität gestellt wurde.

Im Organisations-Reglement für das Personal sind alle das letztere betreffenden Bestimmungen enthalten, und zwar in folgender Ordnung und Gliederung: 1. das See-Offizier- und Cadetten-Corps, 2. das Matrosen-Corps, 3. das Deck-Offizier-Personal, 4. das Werft-Corps, 5. das See-Bataillon, 6. die Marine-Stabswache, 7. das Lazarethgehülfen-Personal, 8. die Marine-Ingenieure, 9. die Marine-Verwaltungsbeamten, 10. die Marine-Geistlichen, 11. Marine-Auditeure und 12. die Marine-Aerzte, wobei sich das gesammte Personal überhaupt in zwei Kategorieen, in Seeleute und in Nicht-Seeleute theilt. Das Matrosen-Corps, zu welchem Matrosen (4 Classen) und Schiffsjungen, erstere in 4, letztere in 2 Compagnieen formirt, gehören, ergänzt sich durch sich selbst, d. h. der Art, daß die Schiffsjungen-Compagnieen alljährlich einen Theil ihrer 3 Jahr gedienten Mannschaften in die Matrosen-Compagnieen einstellen, wodurch später die jetzt nur noch sehr geringe Ersatzgestellung ganz beseitigt wird.

Das Werft-Corps, zu 2 Werft-Matrosen-Compagnieen, 1 Maschinisten-Section und 1 Handwerks-Compagnie, letztere in der Stärke von 300 Köpfen formirt, ist hauptsächlich für den Dienst auf der Werft bestimmt und rekrutirt sich theilweis ebenfalls aus den Schiffsjungen-Compagnieen, außerdem aber aus ersatzpflichtigen Schiffszimmerleuten, Maschinisten, Heizern und allen für den Schiffsbau nothwendigen Handwerkern aus dem Bereiche des I. und II. Armee-Corps *).

Das See-Bataillon schließt sich in seiner Formation näher an die der Landtruppen an.

Aus dieser kurz zusammengefaßten statistischen Uebersicht ist das innere Getriebe der Königl. Marine leicht zu übersehen. Es hat den Vorzug erschöpfender Einfachheit trotz scheinbar großer Complicirtheit, daran der Laie des Marinewesens leicht Anstoß zu nehmen pflegt. Daß die Institution so zweckentsprechend gedeihen konnte, ist die Folge des Strebens nach, und des Festhaltens an selbstständiger Entwickelung, des Aufgebens gewohnter Formen, die noch in der ersten Zeit der Entstehung der Königlichen Marine überall sichtbar waren, und der

*) Der Bereich des I. und II. Armee-Corps umfaßt die Provinzen Preußen und Pommern.

Nacheiferung bewährter Einrichtungen anderer Marinen. Die Zeit wird allerdings nicht verfehlen, die Feile an manche Bestimmung und an manchen Paragraphen zu legen, — denn Vollkommenes schafft der menschliche Geist nimmer, selbst dann nicht, wenn die Gelegenheit ihre reichste Gunst spendet, und so wird erst die Zukunft dem Vaterlande ein gereiftes Werk zur vollen Nutznießung bieten können.

Im Frühjahr 1854 erließ zum ersten Male die Admiralität die Befehle zur Indienststellung der Schiffe, deren jedem seine besondere Bestimmung zugewiesen wurde. An Bord der Corvette „Amazone" (Prinz Wilhelm zu Hessen-Philippsthal) kreuzten in der Ostsee die Cadetten zu ihrer seemännischen Ausbildung bis zum Beginne des theoretischen Unterrichts im Monat October, die Dampf-Corvette „Danzig" verfolgte im Pyräeus ihre politische Sendung, welche erst im September mit der Außerdienststellung des Schiffes beendet war, der Schooner „Hela" lief nach der Jade und blieb dort bis zum Herbst, um zur Unterstützung der Messungen und Peilungen im Fahrwasser verwendet zu werden, die „Gefion" und der „Mercur", von ihrer Expedition heimgekehrt, wurden abgerüstet und außer Dienst gestellt, und die Dampf-Aviso's „Nix" und „Salamander" gingen im Mai, vom Stralsunder Depot ausgerüstet, nach Danzig, letzteres nur, um nach dem Stationsorte übergeführt zu werden, ersteres, um die von Swinemünde verlegte Compagnie des See-Bataillons nach Danzig zu führen, dann Se. Königl. Hoheit den Prinzen Friedrich Carl an Bord zu nehmen und nach Memel zu laufen, und endlich zur Disposition des Königs Majestät an der Küste von Rügen gestellt zu werden.

Doch den Dampf-Aviso's stand schon ein anderes Schicksal bevor. — Der Umstand, daß die Fregatte „Gefion" einer neuen Kupferbekleidung dringend bedürftig geworden war, ehe ihre Indienststellung wieder erfolgen konnte, machte die Acquisition noch einer anderen Segelfregatte wünschenswerth, welche die Admiralität durch Kauf oder Tausch von der englischen Regierung erhalten zu können glaubte. Die desfalls angeknüpften Unterhandlungen erwiesen diese Hoffnung als begründet, wozu das Bedürfniß von Dampfbooten mit geringem Tiefgang für die Ostsee wesentlich beitrug. Die englische Admiralität hatte zwar den Neubau von Dampfkanonenbooten veranlaßt, um gegen die Küstenbefestigungen im baltischen Meere erfolgreicher operiren zu können, doch schien der Zuwachs von zwei schon bewährten und auf einer

englischen Werft gebauten Dampfbooten nicht von der Hand zu weisen, zumal solche durch den Austausch einer Segelfregatte zu erlangen waren, deren England für seine Stationen in hinreichender Zahl besaß. Preußen hatte, nachdem die einleitenden Unterhandlungen so weit gediehen waren, daß ein definitiver Abschluß in Aussicht stand, einen See-Offizier nach England mit der Bevollmächtigung geschickt, den Tauschvertrag abzuschließen; doch schien nach dessen Ankunft daselbst der Stand der Angelegenheit weniger günstig, da das augenblickliche Bedürfniß an Fahrzeugen vorberegter Art gedeckt war und man sich nicht entschließen mochte, sich einer 38 Kanonen-Fregatte so billigen Kaufs noch jetzt zu entäußern. Seit der Anknüpfung der Verhandlungen war ein Zeitraum von 4 Monaten verstrichen und die englische Ostseeflotte schon auf dem Heimwege begriffen; nur die eiligste Hinsendung der Dampf-Aviso's nach Plymouth, wo die zu erwartende Fregatte „Thetis" vor Anker lag, konnte einzig noch die Chancen festhalten, welche sich zum Nachtheile Preußens immer stärker herunterneigten.

Die Dampf-Aviso's „Nix" und „Salamander" lagen zu dieser Zeit in der Jade, um bei dem am 23. November anberaumten Act der Besitzergreifung des preußischen Gebiets durch den Prinz-Admiral gegenwärtig zu sein; — nachdem jener vollzogen, liefen die Aviso's nach Bremerhafen, um Kohlen einzunehmen, und gingen am 14. December in See nach Devonport bei Plymouth, welches der „Nix" am 19., der „Salamander" am 21. December erreichte, nachdem Offiziere und Mannschaften beider Fahrzeuge fünf Tage hindurch gegen harten W.N.W.-Sturm, mit Schneegestöber verbunden, glücklich angekämpft und eine Probe bestanden hatten, die der Aufzeichnung in den Annalen der preußischen Marine vollkommen würdig ist.

Die Vollziehung des Austausches stieß aber, selbst nach der möglichst beschleunigten Ankunft der Aviso's, auf neue Bedenken, welche durch verschiedene Interpellationen im Hause der Gemeinen erhoben waren, und deren Inhalt keinesweges beruhigend und aussichterweckend sein konnte. Indeß — das Wort zum Austausch war gegeben, und so ward am 12. Januar 1855 die preußische Flagge am Bord der Fregatte gehißt. Durch eine telegraphische Depesche ward die Admiralität von der Vollziehung dieses für sie höchst wichtigen Actes in folgender Weise benachrichtigt: „Am 12. Januar 1855, Mittags

11 Uhr, ist durch den als Commissarius der Admiralität nach Devonport beorderten Corvetten-Capitain Sundewall der Austausch der Dampf-Aviso's „Nix“ und „Salamander“ gegen die Fregatte „Thetis“ vollzogen worden.“

Um das durch glückliche und geschickte Verhandlungen erworbene Schiff, bei nicht voller Belastung *) durch seine sofortige Ueberführung nach Danzig nicht ohne Zweck in eine bedenkliche Lage zu bringen, beschloß die Admiralität unter sehr bereiter Zustimmung der englischen Regierung, dasselbe vorläufig und so lange im Hafen von Plymouth liegen zu lassen, bis der Sund vom Eise frei geworden. Erst am 25. März lichtete die Königliche Fregatte „Thetis“ ihre Anker, ging, von zwei vom englischen Werft-Departement zur Disposition gestellten Bugsir-Dampfern geschleppt, in See, passirte am 7. April Helsingör und warf vor ihrer neuen Friedensstation, auf der Rhede von Danzig, am 20. desselben Monats die Anker.

Der Austausch zweier für Preußens Marine nicht wesentlich nutzbarer Aviso's, deren Indiensthaltung unverhältnißmäßig hohe Kosten verursachte, gegen eine fast neue Segelfregatte von 38 Kanonen von außerordentlichem Rufe unter den englischen Schiffen war ein glücklicher Wurf der Admiralität, der sich kaum in ähnlicher Weise wiederholen dürfte, da die englische Admiralität sich nur durch das augenblickliche Bedürfniß in dem, allen Interessen zuwider, mehr als populär gewordenen Kriege gegen Rußland hatte bestimmen lassen, ein Schiff von so musterhafter Construction weit unter dem Realwerthe fortzugeben.

Die „Thetis“ wurde alsbald mit den Geschützen der „Gefion“, welche abgerüstet im Danziger Hafen lag, armirt und für eine Uebungsfahrt der Cadetten in der Ostsee bestimmt. Außer der Fregatte stellte die Admiralität noch für die Dauer der Sommermonate die Corvette „Amazone“ und das Transportschiff „Mercur“ in Dienst, von denen erstere nach der Jade segelte, um den nunmehr unter Leitung und Mitwirkung des trigonometrischen Bureau's des großen Generalstabes fortgesetzten Messungen und Peilungen zu assistiren, und das letztere, als Uebungsschiff für die Schiffsjungen, auf der Danziger und Swinemünder Rhede, sowie im Stettiner Haff

*) Die „Thetis“ wurde ohne Armirung übergeben.

kreuzte. Die „Thetis" lief auf ihrer Reise die Häfen von Kiel, Kopenhagen und Stockholm an und hatte besonders in letzterem Orte reiche Gelegenheit, die Früchte eines rastlosen, energischen Strebens zu zeigen, zu dessen Erfüllung die schwedische Regierung durch die Beurlaubung einiger Offiziere die Hand geboten hatte.

So wie überall, an fremden und heimischen Küsten, welche von den preußischen Schiffen auf ihren Kreuzzügen besucht wurden, der Bemannung und Ausrüstung derselben ungetheiltes Lob gespendet und überall die preußische Flagge eben so gern begrüßt war, wie man sie ungern scheiden sah, so hatte sich in Folge der zweckentsprechenden Institutionen das maritime Leben Preußens immer kräftiger entwickelt, und was im Jahre 1848 noch als frommer Wunsch das Herz des wahren Vaterlandsfreundes bewegte, was des großen Churfürsten hohe Seele zur eben so kühnen wie colossalen Unternehmung trieb, das sah das Jahr 1855 schon mehr als annähernd erfüllt. Zwei stolze Fregatten von 48 und 38 Kanonen, „Gefion" und „Thetis", 2 Dampf-Corvetten, „Danzig" und „Barbarossa", mit 12 stattlichen Bombengeschützen, 1 Segel-Corvette, „Amazone", 1 Uebungsschiff für Schiffsjungen, „Mercur", 2 Schooner, „Hela" und „Frauenlob", 36 Kanonenschaluppen und 6 Jollen lagen in seetüchtigem und kampffähigem Zustande, während der Bau zweier gedeckter Schrauben-Corvetten, deren eine den für die Zukunft bedeutungsvollen Namen „Arcona", deren andere den Namen „Gazelle" erhalten hat, zu je 28 Kanonen und 300 Pferdekraft auf der Königlichen Werft zu Danzig im November 1855 begonnen war.

Ein zum Tonnenlegen im Fahrwasser der Jade bestimmter Schooner „Iltis" war bereits dahin übergeführt, und wird nebst einem nicht armirten Dampfboot „Royal Victoria" in diesem Jahre für die gedachten Zwecke bereits benutzt.

Der Schooner „Frauenlob", anfänglich „Frauengabe" genannt, weil der von einer patriotisch gesinnten, auch als Dichterin bekannten Dame, Elfriede von Mühlenfels, präsidirte Frauenverein zur Erwerbung eines vaterländischen Kriegsfahrzeuges aus den von ihm gesammelten Geldern das Fahrzeug erbauen ließ, wurde, nachdem er in Gegenwart des Prinz-Admirals zu Wolgast vom Stapel gelassen war, der Königlichen Marine übergeben, von dieser im Frühling dieses Jahres übernommen und nach Danzig geführt, um dort seine Armi-

rung zu empfangen. Zur sinnreichen Ausschmückung der Cajüte desselben sind dem Frauenverein von einem Künstler (Eichler) zwölf Reliefbilder, welche die berühmtesten Seehelden darstellen, geschenkt worden; dieselben haben schon ihre Aufnahme gefunden und werden auf schöne Weise dazu beitragen helfen, den Werth der „Frauengabe" zu erhöhen.

An inneren Einrichtungen und Veränderungen des Marine-Instituts konnte das Jahr 1855 natürlich weniger reich sein, als die letztvergangenen, weil das Neueingeführte erst durch die Erfahrung erprobt werden und durch sich selbst die Gewähr der Dauer gewinnen muß. — Von Wichtigkeit, in sehr bestimmter Beziehung, scheint eine Veränderung im Personal der Admiralität zu sein, welche durch die Stellung zur Disposition des bisherigen Chefs des Stabes der Marine (Hyltén-Cavallius) hervorgerufen ist. Die Zeit liegt zu nahe für eine Beurtheilung der Lage, — doch bei dem Einfluß dieser Stellung auf den Gang der Geschäfte und auf die gesammte Entwickelung der Marine kann diese Veränderung um so weniger hier unberührt bleiben, wo die Geschichte der Entwickelungsstufen der Kriegs-Marine ihre Darstellung findet, als der Nachfolger des genannten früheren schwedischen, vor seinem Uebertritt zur preußischen Marine aus österreichischen Diensten ausgeschiedenen Offiziers aus der Armee hervorgegangen ist und in dieser einen rühmlichen Namen sich erworben hat. Wichtig und förderlich muß dieser Wechsel der Personen schon darum sein, weil nunmehr auch die Aussicht gewährt ist, echt preußisches, also das zugehörige nationale Element, und nur solches, in die Königliche Marine einkehren zu sehen, dessen Mangel bisher vielleicht der einzige Vorwurf für dieselbe gewesen ist. Dieser Mangel kann auch nur Schuld an der Isolirung sein, in welche die Königliche Marine sich versetzt fand, sowie an der Verkennung ihres vaterländischen Wehrberufs, in welchen sie sich mit der Armee in der Zukunft theilen wird, wenn der Königliche Kriegsherr zu den Waffen ruft. So erscheint dieser Personenwechsel von höchster Wichtigkeit und wird im obigen Sinne in kurzer Zeit Besseres wirken, als Verwaltungs-Maßregeln es vermögen, und wären sie von der versöhnendsten Art. Ist dem inneren gegenseitigen Verkehrsleben zwischen Armee und Marine der Weg gebahnt, dann werden die äußeren heterogenen Eigenthümlichkeiten der beiden Wehrkräfte auch gegenseitige Ach-

tung sich abnöthigen und die Existenz der Marine ist für alle Zeit in den Herzen derer fest begründet, welche berufen sind, für des Königs und des Vaterlandes Wohl mit ihrem Blute einzustehen.

Die Concentrirung des See=Bataillons in Danzig und die Verlegung des bisher provisorisch bestandenen Seecadetten=Instituts nach Berlin sind dem Bedürfniß entsprungene Maßregeln, welche nur von zeitigem Werth sind; blos in Bezug auf das Aufhören des provisorischen Zustandes für das letztere bleibt der Werth permanent, da mit diesem Aufhören alle diejenigen Bestimmungen in's Leben treten, welche auf die Erziehung der See=Cadetten zu Offizieren von bestimmendem Einfluß sind. Auch hierfür hat die Admiralität einen bewährten, mit den Erziehungsverhältnissen vertrauten Offizier der Landarmee als Vorstand gewählt, so daß in ähnlicher Weise auch nach dieser Richtung hin der Entwickelung eine freie Bahn eröffnet ist.

Ehe der Leser am Schluß des neuesten und letzten Abschnitts von der Geschichte der Entwickelungsstufen der Kriegs=Marine scheidet, folge er noch einmal dem geschäftigen Treiben, welches sich auf der Königlichen Werft zu bestimmt geregelter Thätigkeit entwirrt.

Die Indienststellung der Fregatte „Thetis", der Dampf=Corvette „Danzig", der Corvette „Amazone", des Schooners „Frauenlob" und des Uebungsschiffs „Mercur", von der Admiralität im April dieses Jahres befohlen, hat die Kräfte des der Marine=Station der Ostsee zugehörenden Personals in die eben erwähnte lebhafteste Thätigkeit versetzt und diese durch die Seemannslust, draußen auf der wogenden Heimath sich wieder zu tummeln, freudig erhöht.

Die genannten Schiffe, von denen die „Thetis" mit neuen in Finspong in Schweden gegossenen Geschützen armirt worden, lagen am 15. Juni bereit, auf den Befehl des Prinz=Admirals, welcher seine Flagge an Bord der „Danzig" gehißt hatte, im vereinigten Geschwader die Danziger Rhede zu verlassen, um ihrer Bestimmung zuzueilen. Es war das erste Mal, daß der Prinz=Admiral seine Flagge als Geschwader=Chef gehißt, und zum ersten Male tritt die preußische Flagge so zahlreich vertreten aus den heimischen Gewässern in den Ocean hinaus.

Das Transportschiff „Mercur", an dessen Bord eine Schiffsjungen=Compagnie eingeschifft ist, segelt nur bis Helsingör im Geschwader, kehrt von dort nach der Ostsee zurück, und unterzieht sich neben seiner

eigentlichen Aufgabe den durch das Handels-Ministerium angeregten nautischen Messungen zur Revision und Berichtigung der Compaßstriche. „Danzig“, „Thetis“, „Amazone“ und „Hela“ bleiben bis Madeira vereinigt, von wo das Flaggschiff mit dem Prinz-Admiral nach dem Mittelmeer, und, nachdem auf der Rhede von Corfu die Admirals-Flagge niedergeholt ist, weiter nach den Donau-Mündungen läuft, um dort, dem Pariser Friedens-Vertrage vom 30. März 1856 zufolge, die Repräsentation Preußens zu übernehmen. Ihre Expedition ist daher abermals wesentlich politischer Natur. Die „Amazone“ kehrt direct nach der Nord- und nach der Ostsee zurück, um mit dem Beginn des theoretischen Unterrichts im See-Cadetten-Institut die Zöglinge *) desselben ausschiffen zu können.

Die Fregatte „Thetis“ und der Schooner „Frauenlob“ gehen aus Anlaß handelspolitischer Zwecke nach den La Plata-Staaten. Die dort in kürzester Zeit stattgehabten politischen Umgestaltungen haben nämlich die Aussicht gewährt, daß die argentinische Republik sich zum Abschluß eines Handelsvertrages mit den Zollvereins-Staaten geneigt erklären werde, wodurch dem deutschen Handel sichere Vortheile erwachsen. In Folge des wirklichen Abschlusses würde aber die Errichtung zunächst eines preußischen Consulats für die La Plata-Staaten nothwendigerweise eintreten müssen. Zur leichteren Herbeiführung dieses Actes hat die Regierung die Hinsendung eines kleinen Geschwaders beschlossen, und wird der Schooner „Frauenlob“, als geeignet den La Platastrom weiter hinaufzugehen, vorläufig dort allein Station machen, wenn die Admiralität die Rückkehr der „Thetis“ beschließt.

Am 16. Juni ging das Geschwader von der Danziger Rhede in See und am 19. desselben Monats vor Helsingör vor Anker. Indem wir den Mittheilungen des Hamb. Correspondenten folgen, üben wir die angenehme Pflicht, vor dem Ausgange des Geschwaders in die weitere Ferne mit demselben die letzten Stunden zu verleben.

---

*) Die Volontair- und See-Cadetten müssen im See-Cadetten-Institute einen 3—4jährigen Cursus, durch Fahrten zur See von längerer oder kürzerer Dauer unterbrochen, vor der Ablegung des letzten Theils des See-Offizier-Examens absolviren. Die Einstellung der See-Cadetten-Aspiranten, welche nach genügend bestandener Probefahrt zur See zu Volontair-Cadetten ernannt werden, erfolgt im Monat Mai jeden Jahres.

„Schon die Ankunft", heißt es in dem Briefe aus Helsingör, „erregte Aufsehen, weil die schöne Dampf-Corvette „Danzig" trotz Gegenwindes die drei anderen Kriegsschiffe gleichzeitig mit großer Leichtigkeit zu schleppen schien, — vor Allem aber, weil man noch nie ein so schönes preußisches Geschwader gesehen. — Kurz nach 11 Uhr langten mit dem Dampfschiff „Hamlet" der Prinz und die Prinzessin Friedrich von Hessen von Kopenhagen im Hafen von Helsingör an; fast gleichzeitig hißte das englische Schraubenlinienschiff „Cressy" die preußische Flagge und gab den üblichen Salut, der von der „Danzig" sofort erwidert wurde. Punkt 12 Uhr hißte zu Ehren des Tages der Thronbesteigung der Königin von England die „Cressy" die englische Flagge und gab den Königssalut, welcher wiederum von dem preußischen Geschwader, dem dänischen Wachtschiff und der Festung beantwortet wurde. Gegen 1 Uhr gingen unter dänischer Flagge der Prinz und die Prinzessin Friedrich von Hessen an Bord der „Danzig", woselbst angekommen, die „Thetis" die große Königliche Flagge hißte und salutirte, während ihre Mannschaft in den Raaen paradirte. In Begleitung des Prinzen-Admirals besuchten die Gäste demnächst die „Thetis", während die „Danzig" salutirte und paradirte, dann die „Amazone" und zuletzt den „Frauenlob". Vom Bord dieses Fahrzeuges geschah die Rückkehr unter preußischer Flagge an das Land. Aus der Mitte der auf der Hafenbrücke versammelten Menge begrüßten laute freudige Zurufe die Ankunft des Prinzen-Admirals, des Prinzen und der Prinzessin Friedrich von Hessen.

— — — Heute (21. Juni) nimmt die „Danzig" Kohlen ein und erwartet man danach die Abreise des preußischen Geschwaders gegen Abend. Wir können aber diesen Bericht nicht schließen, ohne auszusprechen, daß die Schiffsparaden und Besichtigungen sowohl auf die dänischen Marine-Offiziere, als auf die an's Land gekommenen Offiziere und Mannschaften durch ihre Haltung einen sehr vortheilhaften Eindruck zurückgelassen haben."

Selbst dieser friedliche Act ist ein Triumph, — ist auch ein Beweis der erfolgreichen Thätigkeit, — und ist ein Zeugniß der Entwickelungsfähigkeit dessen, was die preußische Regierung begonnen, und was sich mehr als alles andere Neugestaltete und in Bildung Begriffene als ein Zuwachs der Krone darstellt.

Wir haben uns weit in die neueste Zeit hineingewagt, weil es uns drängte, auch den Erfolgen der Gegenwart Rechnung zu tragen und diese den jüngsten maritimen Bestrebungen Oesterreichs, als des nächstgrößten deutschen Staates, gegenüber zu zeigen, welches sich bereits zur ersten Seemacht Italiens, wie die officielle „Gazetta di Verona" schreibt, aufgeschwungen hat. Wenn Oesterreich durch den raschen Fortschritt der Entwickelung seiner Kriegsmarine sich die politische Bedeutung einer Großmacht mit 40 Millionen Einwohnern zu wahren sucht, so berührt doch dieser maritime Aufschwung die deutschen Verhältnisse um so weniger, als Oesterreich deutsche Matrosen nur wenige, und deutsche Küsten gar nicht besitzt.

Aber abgesehen von diesen Beziehungen, welche mit den preußischen Bestrebungen in keiner nothwendigen Verbindung stehen, kann es nur im höchsten Interesse Preußens liegen, unaufgehalten durch engherzige Bedenken zur Vollendung des Planes zu schreiten, welchen es bei der Gründung seiner Marine als maßgebend angelegt hat. Bisher ist der Mangel an organisatorischem Talent, welchen eine Stimme aus Süddeutschland in der österreichischen Marine-Zeitschrift der preußischen Admiralität vorwirft, nicht empfunden, und eben so erfolgreich wie die Organisation der Armee, mittelst welcher Friedrich der Einzige den unter Friedrich Wilhelm dem großen Churfürsten gegründeten Ruhm unsterblich gemacht hat, werden sich auch die der Wirklichkeit zur Prüfung übergebenen Organisationen der Kriegs-Marine in zukünftiger Zeit zu bewähren Gelegenheit finden.

Die Organisation der Stations-Commando's, der Depots, des See-Cadetten-Instituts, der Werft- und aller einzelnen Corps der Marine stützen sich auf die durch Erfahrung gekräftigten Einrichtungen Englands und Schwedens, ohne den Vorzug verloren zu haben, auf preußischer Grundlage zu ruhen. Und so wird die junge Pflanzung gedeihen, nachdem sie, in Zeiten der Stürme und Noth angelegt, während der Dauer weniger Jahre sich in den Besitz einer Flottille gesetzt hat, welche sich rühmt, deutsche Interessen zu vertreten, weil sie die preußischen vertritt.

Die in der Beilage IX. enthaltene Rangliste, welcher eine summarische Nachweisung des Personalbestandes *) beigefügt ist, gestattet

*) Hierbei ist die Zahl der Reserven, der Seewehr I. und II. Aufgebots

durch einen Vergleich mit der Beilage VII. eine statistische Uebersicht der Entwickelung des Personals, gleichwie die Indienststellung des Geschwaders, die Thätigkeit auf der Werft zu Danzig, der Ausbau des Etablissements auf dem Dänholm und der rüstige Fortschritt der Bauten an der Jade mit Einschluß der Ausführung aller noch sonst der Berathung vorliegender Entwürfe den Freund der Kriegs-Marine in der Zuversicht bestärken, daß die Schöpfungen der neuesten Zeit mit Ernst und Geschick geleitet sind.

Preußen hat viel des Außerordentlichen seit 1848 in Betreff der Kriegs-Marine geleistet, und vor allen Dingen so viel Boden gewonnen, um progressive Resultate zu erzielen. Vergleichen wir den jetzigen Bestand der Marinen derjenigen Staaten, welche die Ostsee umgrenzen, mit der preußischen, so finden wir zunächst auf Grund amtlicher Angaben folgende Nachweisung der dänischen Flotte am 1. Januar 1856: 36 größere und 87 kleinere Kriegsfahrzeuge mit ungefähr 1000 Kanonen, nämlich: 5 Linienschiffe (darunter 1 Blockschiff), 5 Fregatten, 4 Corvetten, 4 Briggs, 1 Barkschiff, 3 Schooner und 1 Kutter; ferner 1 Schrauben-Dampffregatte, 2 dgl. Corvetten, 6 Räder-Dampfschiffe, 1 Schrauben-Dampf-Kanonenboot, 34 Bomben-Kanonenschaluppen, 16 Kanonenschaluppen und 17 Jollen, für welche 5200 Mann Besatzung erforderlich sein sollen. Auf Stapel stehen 1 Schrauben-Fregatte und 1 dgl. Corvette.

Daß diese Streitkräfte auch sämmtlich streitfähig sind, lassen wir dahingestellt sein, bezweifeln es aber.

Die russische Ostseeflotte ist aus 27 Equipagen zusammengesetzt, deren jede aus 80 Unteroffizieren und 1000 Matrosen besteht, und deren jede 1 Dreidecker und 1 oder mehrere kleinere Schiffe, oder 1 Zweidecker und 1 Fregatte, oder 2 Fregatten und 1 oder 2 Briggs bemannt.

---

und der Seedienstpflichtigen nicht mit aufgenommen. Seedienstpflichtig sind außer denen, welche freiwillig im Matrosen-Corps gedient haben, alle diejenigen, welche beim Eintritt in das dienstpflichtige Alter als Schiffsmannschaften mindestens 2 volle Jahre auf preußischen Seeschiffen gefahren sind. Die Zahl der zu dieser Kategorie gehörenden Mannschaften läßt sich nach der Anzahl preußischer Schiffe leicht durchschnittlich bemessen, welche im Jahre 1854 (das Jahr der Emanirung des Ersatzgesetzes) in preußische Häfen ein- und aus preußischen Häfen ausgegangen sind. Dampfschiffe ungerechnet, sind eingelaufen 2182 und ausgelaufen 2808.

Die schwedische Flotte soll nach den neueren Mittheilungen aus 10 Linienschiffen, 8 Fregatten, 8 Corvetten und Briggs (von 10—12 Kanonen), 6 Schoonern, 256 Kanonenschaluppen und 12 Dampfschiffen bestehen, zu deren Bemannung 24,000 Mann gehören. Daß diese bedeutende Anzahl Mannschaften nur im äußersten Nothfalle disponibel gemacht werden können, erscheint natürlich, weil ein so geldarmes Land, wie Schweden, nicht Mittel finden würde, auf eigene Kosten ein solches Heer, meist auf seiner Scheerenflotte verwendet, neben der Landarmee zu erhalten. Wie wenig von den Schiffen noch in den letzten Jahren seefähig gewesen sein mögen, ergiebt sich aus den bedeutenden Anstrengungen des Marine-Ministeriums, die Flotte mittelst eines besonders bewilligten Credits neuerdings zu regeneriren. Jedenfalls aber ist das Material der schwedischen Marine in anerkennenswertherem Zustande als das der dänischen, ja viele der Verwaltungs-Einrichtungen der ersteren durchaus nachahmungswürdig.

Die russische Ostseeflotte ist meist mit finnischen Matrosen sehr gut bemannt, und ihre Entwickelung nicht den erschwerenden Bedingungen der übrigen Ostsee-Staaten unterworfen, welchen die Mittel zu größerer Ausdehnung fehlen oder vorenthalten werden.

Der Effectivbestand der preußischen Marine erscheint dagegen noch sehr gering, und dennoch ist der Unterschied nur unbedeutend, sobald nicht nur die Zeit ihres Bestehens, sondern auch die Mittel in Erwägung gezogen werden, durch welche ihre Entwickelungsfähigkeit bedingt wird. Außerdem entsteht bei Vergleichen dieser Art die unabweisliche Frage, wie viele der als Effectivbestand angegebenen Schiffe innerhalb des Etats in Dienst gestellt und gehalten werden können, worauf die Antwort nach den thatsächlichen Beweisen schon jetzt für Preußen sehr günstig ausfällt, da dasselbe in diesem Jahre 5 Schiffe mit einer aus dem activen Stande bestehenden Bemannung von 1350 Köpfen ausgerüstet hat, ohne weder den Schiffbau, noch den Fortgang der übrigen Arbeiten auf der Werft, noch den Hafenbau selbst durch eine längere Indiensthaltung zu beeinträchtigen.

Der dänische Marine-Etat beträgt wenig über 1 Million Thaler, der schwedische 1½ Millionen Thaler, der preußische pro 1856 allerdings nur 1,304,000 Thlr. und steht daher bis jetzt nicht im

gleichen Verhältniß zu den Staatseinnahmen, wie die Marine-Etats anderer Mächte zu deren Staatsbudgets.

Es möchte indessen ferner müßig erscheinen, noch weitere Vergleichspunkte aufzustellen, zumal das Ziel, welches der preußischen Kriegsmarine gesteckt ist, — durch den Willen der Regierung und durch das, was wir ohne jegliche Definition historische Bestimmung nennen, — noch lange nicht erreicht ist. Wohl lassen sich Materialien in rascher Folge aufeinanderhäufen, es läßt sich der Bau von Linienschiffen dictiren, — doch den todten Körpern wird sich nicht eben so leicht der Leben schaffende Geist einhauchen lassen, und bei aller Energie des Willens wird die Erziehung der Offiziere und Mannschaften den Bedingungen des naturgemäßen Fortschritts stets unterworfen bleiben. Darum thut Preußen wohl, das Material nur im Verhältniß zu dem zu vermehren, was jenem erst die Geeignetheit schafft, genutzt zu werden; im Laufe der Zeit sammelt sich doch genug des Unbrauchbargewordenen, zumal in einer Zeit, welche sich wie die heutige charakteristisch darstellt durch immer Neues, in raschester Folge, auf dem Felde der Erfindungen.

Die preußische Regierung hat nicht in den Fehler der Reichs-Marine-Verwaltung verfallen mögen, ein leidenschaftlich begonnenes Werk zu übereifern, sondern wollte, mit Sachkenntniß ausgerüstet und leidenschaftslos systematisch vorgehen und stets darauf bedacht sein, daß vor allen Dingen zur Ausführung eines solchen Werkes, welches der Berichterstatter in der deutschen National-Versammlung, General v. Radowitz, „eine der größten Unternehmungen" nennt, „die sich überhaupt ein Volk vorzusetzen im Stande ist," außer Geld und zäher Kraft auch Zeit gehört, eine lange, an Erfahrung immer reicher werdende Zeit, die sich selber krönt mit der Vollendung des Erstrebten. Es ist nichts gethan mit dem gebieterischen: „es soll!" nein, es muß werden, naturgemäß, unterstützt von geschickter Hand.*)

„Nur, wenn es erst durch Jahre durchgedrungen,
Erscheint es in vollendeter Gestalt."

Eine gute Vorbedeutung für das einstige Gelingen des vollendeten Unternehmens ist das steigende Interesse des Volkes für die

*) Siehe meine Abhandlung.

Marine, welches sich in der vom kriegerischen Sinne durchdrungenen Jugend am lebhaftesten zeigt. Ihr gehört die Zukunft, und der Zukunft gehört die Vollendung der maritimen Schöpfung Preußens an; sie stehen beide in gegenseitig bindender Beziehung. Die Jugend wägt zwar nicht das, was sie freut und anzieht, nach den Bedürfnissen des Lebens, sondern folgt freudig dem Fluge der Phantasie und begeistert sich an ihren poetischen Träumen vom stolzen Seemannsleben auf wogender See; doch selbst in diesen Träumen liegt eine Bedeutung, deren Ernst sich geltend macht, sobald die Wirklichkeit die Seele wach und die schlummernden Kräfte zur praktischen Thätigkeit ruft, weil das frische, lebendige maritime Leben an und für sich ein poetischer Stoff ist, und sich Niemand, der diesem Zauber sich hingegeben hat, von seinem Einflusse eher erlösen kann, als bis mit der schwindenden Kraft des Körpers auch die Schwingen der Seele zur Scholle ermattet niederhängen, darunter das bewegteste Leben seine stille Ruhe findet.

Daß es noch so viele Nicht-Theilnehmer an dem Interesse der Marine giebt, findet eben sowohl — so sonderbar dieser Vorwurf auch erscheint — in dem Mangel an poetischer Erhebung und in dem Ueberfluß an Nüchternheit und Pedanterie, als auch in der Indifferenz Jener eine Erklärung, welche durch den Zutritt der Engherzigkeit eines gewissen Theiles der ihre Theilnahme Versagenden vervollständigt wird. Diesen Allen ist ein wenig jugendliche, poetische Anregung zum Besten des Gemeinwohls sehr zu wünschen; sie würden nicht zu fürchten gezwungen werden, den Boden der Wirklichkeit zu verlieren, denn das, was sie jetzt sich weigern anzuerkennen, ist die Nothwendigkeit, die außerhalb jener gar nicht existirt.

Wie sich die Thaten der Regierung ohne Ostentation darstellten, als im Taumel des Irrthums rings Alles prahlerisch auf hohlem Boden sich gebehrdete, so schritt sie auch ferner, im Bewußtsein ihrer Kraft und Würde, mit maßvoller Bewegung dem Ziele entgegen.

So stehen wir am Schlusse auch dieses Abschnitts.

Wieder reichen die Seegrenzen Preußens von Livland bis in die Mitte der Nordseeküste, wieder wie zur Zeit des ersten Erbauers churbrandenburgischer Kriegsschiffe, als sein Kriegsvolk von den Zinnen des alten Schlosses Gretsyl zum rothen Aar hinüberschaute, der auf Großfriedrichsburg horstete, — nur reicher und vollen-

deter, nachdem Preußens großer König seinen Genius auf die Wagschale gelegt, mit welcher der Werth oder Unwerth der Staaten und Völker gewogen wird. Doch die neueste Zeit fordert gebieterischer, weil sie mächtiger ist, und so folgt die Entwickelung des maritimen Werks dem nicht zu umgehenden Gebote der Nothwendigkeit, des Schutzes für Küsten und Handel, — der Sicherung der politischen Macht und Würde, in gleichem Sinne für Krone und Staat, — der Hebung und Erweiterung des Handelsverkehrs, und endlich — der Nutznießung aller sich erzeugenden mercantilischen und staatswirthschaftlichen Vortheile.

# Beilagen.

# Beilage I.

Sr. Churfürstl. Durchlaucht zu Brandenburg ꝛc., Unser gnädigster Herr, haben mit Dero Raht und Schiffs Direktore, Benjamin Raule, wegen ausrüstung von 5 Fregaten und 6 Chalouppen, tüchtig zum Kriege, folgender gestalt contrahirt:

1) Es verbindet sich gemelter Raule hiermit, Sr. Churfürstl. Durchlaucht die 5 vorgesetzte Kriegesschiffe, mit Mannschaft, vivres, Ammunition, Monatgelder, und was sonst darzu gehöret, auf 4 einander folgende Monate versehen, zu liefern, als:

| | | |
|---|---|---|
| Ein Fregat von 20 Stücken und 100 Mann, wirdt kosten . . . . . . . . . . . . | 30,000 | Gülden |
| Noch Ein Fregat von 14 Stücken und 80 Mann | 26,000 | = |
| Noch Ein Fregat von 14 Stücken und 80 Mann | 26,000 | = |
| Nebst noch 2 guten Fahrzeugen, jedes montirt mit 4 Stücken und 30 Mann, welche bequem seyn, sowoll auff Ströhmen als der See zu gebrauchen, und nicht tiefer gehen denn 7½ a 8 Fuß . . . . . . . . . . . | 18,400 | = |

Nebst Sechs guten Chalouppen, gebührend versehen und bequem bei allen vorfallenden Occasionen zu gebrauchen.

2) Obgedachte Fregaten und Fahrzeug sollen gemustert und Seegelfertig seyn, den letzten Martii, ein Dag Sechs iedoch vor oder nach nicht zu rechnen, damit Sie alsdan auff Ordre Sr. Churfürstl. Durchlaucht in See lauffen können.

3) Davor laßen Sr. Churfürstl. Durchl. an gemelten Raule zahlen . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 40,400 Rthlr. und zwar folgender gestalt:

| | | |
|---|---|---|
| In bahrem Gelde . . . . . . . . | 12,000 | Rthlr. |
| Durch anweisung auf spanische Subsidien | 20,000 | " |
| Durch anweisung auf die Subsidien der Provintz Holland . . . . . . . . . | 8,400 | " |
| | 40,400 | Rthlr. |

welche beyde anweisungen von Sr. Churfürstl. Durchl. D. geheime Rähten Blaspeil und Remswinkeln aufgegeben werden sollen.

Jedoch ist dabey bedungen, im Fall obgedachte Subsidien in diesem 1676. Jahre nicht gezahlt würden, Raule alsdan (und eher nicht) an Sr. Churfürstl. Durchlaucht sich mag addressiren und Derselben vorgedachte Assignationes wieder einliefern, auf welchen Fall dan Sr. Churfürstl. Durchl. hiermit versprechen, Raule oder auf dessen Ordre die nicht bezahlten Subsidien in gangbarem Gelde zu zahlen.

4) Ist verabredet, daß die Monatgelder anfangen sollen, wan die Schiffe fertig und gemustert vor der Stadt Vliessingen zu Anker liegen, um mit erstem Winde in See zu lauffen, und sollen selbige so lange wehren, bis Fregaten und Fahrzeuge wieder vor dem Wall bei Vliessingen oder Middelburg in Seeland werden angekommen seyn.

5) Dafern es geschieht (welches Gott verhüthe), daß alle diese Fregaten oder Fahrzeuge, oder einige derselben vom Feindt mit Gewalt und nachdem die Mannschaft als rechtschaffene und ehrliche Leute Ihr devoir gethan, genommen, verbrannt oder in Grund geschossen würden; So wollen Sr. Churfürstl. Durchlaucht nach der desfals üblichen Observanz gehalten seyn, gemelten Raule über die abgeredete Miete, solange solche werden gedient haben, zu zahlen vor die

| | | |
|---|---|---|
| von 20 Stücken . . . . . | 16,000 | Rthlr. |
| " 14 dgl. . . . . . . | 10,800 | " |
| " 4 dgl. . . . . . . | 4500 | " |
| " 1 Chalouppe . . . | 100 | " |

Dagegen wenn diese vorgenannten Schiffe oder einige derselben durch Sturm am Lande oder im Wasser oder auf einige andere Weise, außer vom Feinde, verunglückten, Sollen Sr. Churfürstl. Durchl. desfals nicht den geringsten Schaden tragen, sondern vermittelst Zahlung der verglichenen Miete, so lange dieselben werden in Dienst seyn, allerdings frey seyn.

6) Dafern auch gedachte Schiffe länger denn 4 Monathe in Dienst bleiben, soll Ihnen das Lohn nach Proportion des Vorgesetzten, nehmlich monatlich mit 25,000 Gülden holländisch gezahlt werden.

7) Die gemieteten Schiffe sollen 1. April, dafern der Wind führt, in See lauffen und nach der Ostsee gehen, woselbst sie im Sunde oder zu Wismar weitere Ordre sollen zu empfangen haben. Inmittelst sollen sie auff der Ostsee kreutzen, und zufolge ihrer Commission capern, mit dem Bedinge, daß alle Schiffe und Güter, welche sie nehmen, und in Sr. Churfürstl. Durchlaucht oder Dero Alliirten und auch anderer Neutraler Stände Hafen auffbringen, Sr. Churfürstl. Durchlaucht allein gehören.

8) Sollte sich auch finden, daß die bedungenen Schiffe und Fahrzeug um geringeren Preis in den Vereinigten Niederlanden hätten können gemietet werden, soll gemelter Raule gehalten seyn, von den verglichnen Preisen soviel fallen zu lassen, als Ihm durch unparteiischer darzu bestellter Leute judicatur wirdt zuerkannt werden. Geschehen Berlin 10. Februaris 1676.

# Beilage II.

## Schiffs-Rapport d. d. Copenhagen, 5. Mai 1676.

| | Mitt d. Herrn Raule an Officieren und Matrosen. | Jongens. | Soldaten. | Absente. | Außgerissene. | Kranke. | Bestücke. | Summa. | Vermöge des Contractus sollen sein: Mannschaften. | Vermöge des Contractus sollen sein: Bestücke. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Auff der Fregat der Churprintz von Brandenburg | — 74 — | — 5 — | — 21 — | — 1. der Prediger, so unterwegens nach Amsterdam gesandt worden und ehestens wieder erwartet wird. | — — | — 2 — | 8: 4pfd., 8: 3pfd., 6: 2pfd., 2: 1pfd., 2 Baß à 1 Pfd. — 26. | — 103 — | — 100 — | — 20 — |
| Fregat der König von Spanien | — 65 — | — 7 — | — 5 — | — — | — — | — — | 4: 4 bis 8pfd., 6: 4 bis 6pfd., 6: 3pfd., 2: 1pfd. — 18. | — 77 — | — 80 — | — 14 — |
| Fregat Berlin | — 64 — | — 8 — | — 4 — | — — | — — | — — | 10: 4pfd., 2: 3pfd., 3: 2pfd. — 15. | — 76 — | — 80 — | — 14 — |
| Auff dem Fahrzeug Cleve | — 11 — | — 3 — | — — | — — | — — | — — | 4: 3pfd. | — 14 — | — 30 — | — 4 — |
| Auff dem Fahrzeug Potstam | — 17 — | — — | — — | — — | — 3 von Harlinge | — — | 2: 4pfd., 2: 3pfd. — 4. | — 17 — | — 30 — | — 4 — |
| | | | | | | | 67 | 287 | 320 | 56 |

# Beilage III.

Extract, auff denen am 12/22. July 1677 auff dem Dammischen see gemunsterten schiffen.

Auff Sr. Churf. Durchlaucht rechnung equipiret worden:

| | Matrosen. | Soldaten. | Canons. |
|---|---|---|---|
| 1) Fregat Chur-printz mit . . . | 91 | 23 | 30 |
| 2) Galiot Maria . . . . . . | 30 | 11 | 6 |
| 3) Schut de Hoop . . . . . | 30 | 10 | 6 |
| 4) Die große Galere . . . . | 25 | 15 | 3 |
| NB. und 60 buben. | | | |
| 5) Fregat der Windhundt, dienend vor die kleine Galere . . . | 25 | 15 | 6 |
| 6) Salamander der Brander . . | 10 | — | 2 |
| 7) Die Jagt die Bracke . . . | 14 | — | 4 |
| | 225 | 74 | 57 |

NB. 2 Fregates, so in der Oostsee, seind noch ungemunstert.

Auff des H. Rath und Schiffs Directeurs Raule rechnung:

| | Matrosen. | Soldaten. | Canons. |
|---|---|---|---|
| 1) Fregat printz Ludewig . . . | 30 | 17 | 6 |
| 2) Galiot potsdam . . . . . | 40 | 32 | 10 |
| 3) Galiot spandow . . . . . | 25 | 15 | 6 |
| 4) Die kleine Hoop . . . . . | 9 | 9 | 4 |
| 5) 2 Victualien schiffe, eines mit 4 das andere mit 3 Matrosen . | 7 | — | — |
| | 111 | 73 | 26 |

---

Ferner auf der Colberger Rhede:

1) Fregatte „Berlin“: 56 Matrosen, 21 Soldaten und 6 gefangene Schweden.

2) Fregatte „König von Spanien“: 61 Matrosen, 21 Soldaten und 6 gefangene Schweden.

## Beilage IV.

Specification Dehrer Schwedischer Leuten, So Einquartiret seindt und sollen nach Schweden Embergiret werden Alß

Artollerie.

| | | |
|---|---|---|
| Leutenants und Fendrichs | 4 | |
| Sergeanten | 5 | |
| Constabells | 9 | |
| Handtlangers | 3 | |
| Minirs | 2 | |
| Boosleuthe | 5 | |
| | | 28 |

Cavallerie.

| | | |
|---|---|---|
| General Major | 1 | |
| Leutenants undt Cornetten | 5 | |
| Corporals | 7 | |
| Munsterschreiber | 2 | |
| Trumpetter | 1 | |
| Prophossen | 2 | |
| Gemeine Reutter | 124 | |
| | | 142 |

Infanterie.

| | | |
|---|---|---|
| Obrister | 1 | |
| Obristleutenants | 2 | |
| Majors | 4 | |
| Capiteins | 16 | |
| Leutenants und Fendrichs | 49 | |
| Underofficirs | 99 | |
| Corporale | 71 | |
| Tambuers | 71 | |
| Gemeine | 250 | |
| | | 563 |

Staabs-Persohnen.

| | |
|---|---|
| Regiments-Quartiermeister | 3 |
| dito Priester | 4 |
| Secretarien | 4 |
| Adjutanten | 5 |
| Feltschers | 2 |
| Munsterschreiber | 1 |
| Gemeine Feltscheers | 2 |
| Regiments-Tambuers | 2 |
| Prophoßen | 5 |
| | 28 |
| Noch | |
| Ober Officir- und Underofficir- und Gemeine Soldaten Frauen | 64 |
| Kinder | 66 |
| Officir Knechte | 13 |
| | 143 |
| Summa | 904 |

Pferde . . . . 40 Stück.

Dat. Coslin, 22. Febr. 1678.

## Beilage V.

Das 1682 erlassene See-Kriegsrecht ist eine vervollständigte Ausgabe des 1679 edirten Articulsbrief, von welchem Seite 36 in der Anmerkung ein Auszug bereits mitgetheilt worden ist. Zur Vervollständigung der Anmerkung folgen hier besonders noch diejenigen Paragraphen, aus deren Inhalt das Verhältniß des Schiffs-Directors (Raule) zum großen Churfürsten, als Kriegs- und Schutzherrn, deutlicher hervortritt, so daß mit Hülfe dieser Gesetze leicht zu erkennen ist, wie wenig beschränkt die Macht des Schiffsverleihers gewesen, trotzdem derselbe in churbrandenburgischem See-Kriegsdienste stand.

„Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. fügen nebst Unserem Gruß zu wissen, wie zu Unterhaltung guter Regierung, Ordnung und Krieges-Zucht, in Führung Unserer Kriege zu Wasser, zum Widerstand der allgemeinen Feinde und Seeräuber, auch zur Beschirmung Unserer Landen und dero guten Einwohner, so zur See negociiren und handeln, Wir für gut befunden, nachfolgende Articul zu verfassen und zu ordnen; Wollen derohalben, und befehlen ausdrücklich allen Admiralen, Vice-Admiralen, Capitainen, Lieutenanten, Officirern, Soldaten und gemeinen Bootsgesellen ꝛc."

Daß der große Churfürst mit der Ausbildung seiner Seemacht Ernst machen wollte und Großes vorhatte, scheint außer anderen thatsächlichen Zeugnissen daraus hervorzugehen, daß er die See-Kriegsgesetze in solcher Ausdehnung entwarf und nicht Anstand nahm, von Admiralen zu sprechen, deren er nur bedurfte, nachdem die bis dahin geheuerte und von Raule's Neigungen abhängige Flotte sein Eigenthum geworden war.

Der § 4 beginnt: „Es sollen alle, und ein jeder ins besonder, gehalten sein, Uns, wie auch Unserem Herrn Schiff-Directori treulich zu dienen, zu gehorsamen und allem nachzukommen, was ihnen von denenselben aufgetragen und anbefohlen werden mag, u. s. w."

§ 8: „Und sollen alle Capitaine, Officierer und alle anderen Bootsgesellen, so sich in unsere (also auch in Raule's) Dienste begeben, gehalten sein, Uns, so lange es Uns beliebt, zu dienen, auch aus ihren Dienst nicht zu treten, biß ein solches ihnen von Unserem Rath, oder Schiffs-Director, oder dessen Deputirten mit gebührlichen Abschied vergönnet wird."

In anderem Sinne für die Organisation der damaligen Wehrverhältnisse nicht unwichtig ist der § 46: „Wer bey der Arbeit oder im Gefecht zu Schiffe verwundet, oder geschossen wird, der soll auf des Landes Unkosten curirt werden und über das gleichwol seinen vollen Sold empfangen. Und da sich's begäbe, daß jemand dabei ein Gliedmaß verlöre, oder gelähmt würde, der soll, nach Gelegenheit und Beschaffenheit des Schadens, belohnt werden."

§ 62. „— und sollen keine Gefangene ranzionirt werden, ohne Unser oder Unseres Schiffs-Directors und Räthe Vorwissen."

§ 65. „Alle Matrosen, Soldaten und andere, die sich in Unsere Dienste zur See begeben wollen, die bei Verlesung und Beeydigung dieser Artickeln nicht gegenwärtig gewesen, und sich hernachmals einschreiben lassen, und Herrn-Geld empfangen, die sollen nicht weniger abgemeldten Artickeln verpflichtet und verbunden bleiben, als ob sie bey Beeydigung derselben gegenwärtig gewesen wären."

Der Schluß-Artikel lautet: „Alle andere nöthige und gewöhnliche, hier noch nicht berührte, noch gestellte, und gleichwol bey dem Kriege zu Wasser gebräuchliche und in alten Zeiten üblich gewesene Artickel mögen nach eräugender Gelegenheit geordiniret, vermehret und hier beigefügt werden. Und sollen diese Ordonnanzen und Artickel so vollkommen in Obacht genommen und in's Werck gerichtet werden, als sie einem jedweden respective angehen; Wie denn alle Capitaine, Lieutenante, Edelleute, Schiffer, Officierer, Soldaten und Bootsgesellen, und alle andere, klein und groß, die sich in Unsere Dienste zu Wasser begeben, verbunden seyn, dieselben wohl und treulich zu unterhalten, und darauf den gebührlichen Eyd thun, unter der Hand des Herrn Schiffs-Directoris oder anderer, die dazu werden gecommitiret sein."

## Eyd.

Wir geloben und schwören Sr. Churfürstl. Durchlaucht von Brandenburg ꝛc., Unserm gnädigsten Herrn, gehalten und getreu zu sein, demselben redlich und treulich zu dienen, seinem Herrn Schiffs-Director und andern particuliren Admiralen, Vice-Admiralen, Capitainen und anderen Häuptern, die uns vorgestellt seyn, oder vorgestellt werden mögen, ihren Befehlen zu respectiiren, und nach Gebühr zu gehorsamen; Und im übrigen uns zu reguliren nach den Artickeln und Verordnungen, so zu unserm Dienst gemacht seyn, oder noch gemacht werden mögen. So wahr uns Gott der Allmächtige helffe.*)

*) Lünig, Corpus jur. milit. 1723.

# Beilage VI.

Im Jahre 1835 wurde zu Berlin eine Commission berufen, an welcher auch der Major Longé (schwedischer See-Offizier und Finnländer von Geburt, mit der Erwerbung von Neu-Vorpommern 1816 als Capitain in preußische Dienste getreten und der Commandantur zu Stralsund überwiesen) Theil nahm; dieselbe sollte zur Errichtung einer Flottille Behufs Vertheidigung der preußischen Ostseeküste geeignete Vorschläge machen, welche in kurzer Uebersicht hier folgen:

Die Küstenflottille, bestehend aus 1 Corvette, 1 Schooner, 30 Sectionen oder 60 Kanonenbooten und 6 Dampfern à 80 Pferdekraft, zerfällt in:

2 Flotten-Abtheilungen, und zwar in:

a) die I. (preußische), 1 Schooner, 26 Boote und 3 Dampfer;

b) die II. (pommersche), 1 Corvette, 34 Boote und 3 Dampfer.

Hauptstationen sind:

1) Pillau, wozu Memel und Danzig,

2) Swinemünde, wozu Stralsund, Rügen und Kolberg gehören.

Ein General-Commando der Marine und zwei Oberstäbe werden an die Spitze des Marine-Corps, welches nach einem besonderen Vorschlage aus 54 Offizieren, 48 Unteroffizieren und 372 Gemeinen zu bestehen hat, gestellt.

Nächstdem wird auch der Hafen in der Having bei Reddewitzer Höft auf Rügen statt Swinemünde für die pommersche Flotten-Abtheilung empfohlen.

Von jenen Vorschlägen, welche in sehr detaillirter Bearbeitung eingereicht wurden, ist nur der Bau der Corvette und zweier Kanonenjollen (1841 und 1842 zu Danzig gebaut und dort stationirt) zur Ausführung gelangt. Erstere, die „Amazone", ein kleines, aber nach allgemeinem Urtheil sehr gut construirtes Fahrzeug, für eine Kriegs-Armirung und Ausrüstung planmäßig bestimmt, wurde zur Benutzung den Navigations-Schulen überwiesen, welche sie zu verschiedenen größeren Reisen, zur letzten im Jahre 1847, ausrüsteten.

In demselben Jahre wurde auch der holländische Capitain-Lieutenant Schröder vermocht, in preußische Dienste als Navigations-Director zu treten, welche Stellung derselbe in Folge der ersten Schritte zur Gründung einer Kriegs-Marine mit der ihm in letzterer gebotenen vertauschte. S. Beilage IX. Contre-Admiral.

---

# Beilage VII.

## Rangliste der Königl. preußischen Marine,

d. d. 1. September 1850.

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent oder Ernennung. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Oberbefehlsh. der Marine. | Prinz Wilh. Adalbert v. Pr. K. H. | K.-O. 1/3. 49 | General-Inspecteur der Art. |
| 1. | Commodore. | Jan Schröder | K.-O. 24/10. 48 | |
| 1. 2. 3. | Corvetten-Capitains. | manquiren. | | |
| 1. | Lieutenants z. S. I. Cl. | Eduard Jachmann | 29/3. 49 | |
| 2. | | Arthur Schirmacher | 30/3. 49 | Adjut. d. Oberbef. d. Marine. |
| 3. | | Paul Barandon | 31/3. 49 | Führer d. „Preuß. Adler“. |
| 4. 5. 6. 7. 8. | | manquiren. | | |
| 1. | Lieutenants z. S. II. Cl. | Robert Herrmann | 29/5. 47 | Commdt. d. Uebungsflotten-Division. |
| 2. | | Alfred v. Pirch | 29/3. 49 | Commdt. S. M. Tr.-Schiff „Mercur“. |
| 3. | | Heinrich Weikhmann | 30/3. 49 | 1. Off. an Bord S. M. Corv. „Amazone“. |
| 4. | | Hans Kuhn | 14/6. 49 | 1. Off. an Bord S. M. Tr.-Schiff „Mercur“. |
| 5. | | Eduard Heldt | 5/8. 49 | 1. Off. an Bord d. „Preuß. Adler“. |
| 6. | | Friedrich Lehmann | 3/8. 50 | Navigationslehrer. |
| 7. 8. | | manquiren. | | |

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent oder Ernennung. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Auxiliar-Offiziere. | Heinrich Köhler | A. K.-O. 29/3. 49 | an Bord d. Transp.-Schiffes „Mercur". |
| 2. | | Julius Fischer I. | do. | (m. A. K.-O. v. 25/9. 49 ohne Gehalt beurl.) |
| 3. | | Theodor Niesemann | do. | Matrosen-Stamm-Divis. |
| 4. | | Eduard Arendt | do. | Matrosen-Stamm-Divis. |
| 5. | | Karl Fischer II. | do. | (m. A. K.-O. v. 25/9. 49 ohne Gehalt beurl.) |
| 6. | | Wilhelm Rose | A. K.-O. 29/3. 49 | an Bord d. Transp.-Schiffes „Mercur". |
| 7. | | Wilhelm Sellin | do. | (m. A. K.-O. v. 25/9. 49 ohne Gehalt beurl.) |
| 8. | | Ferd. Radmann | do. | Matrosen-Stamm-Divis. |
| 9. | | Robert Schmidt | A. K.-O. 28/4. 49 | (m. A. K.-O. v. 25/9. 49 ohne Gehalt beurl.) |
| 10. | | Emil Fromm | do. | dito |
| 11. | | Affanasius Kunde | do. | dito |
| 12. | | Eugen Lipke | do. | an Bord d. Transp.-Schiffes „Mercur". |
| 13. | | Ferdinand Hartwig | do. | (wie ad 9) |
| 14. | | Julius Ranisch | do. | dito |
| 15. | | Edwin Schelle | do. | Matrosen-Stamm-Divis. |
| 16. | | Christoph Ziepke | do. | (wie ad 9) |
| 17. | | Adalbert Rubarth | do. | Ord.-Offiz. d. Cdr. Schröder. |
| 18. | | Alexander Hassenstein | do. | Matrosen-Stamm-Divis. |
| 19. | | Carl Reetzke | do. | an Bord d. Corv. „Amazone" |
| 20. | | August Rellwitz | do. | (wie ad 9) |
| 21. | | Hugo v. Becherer | do. | an Bord d. Corv. „Amazone". |
| 22. | | Wilhelm Henk | do. | Marine-Depot zu Stralsund. |
| 23. | | Gustav Klatt. | do. | an Bord d. Transp.-Schiff. „Mercur". |
| 24. | | Heinr. Martinetcourt | A. K.-O. 14/6. 49 | Matrosen-Stamm-Divis. |
| 25. | | Friedr. Wachsen | do. | Marine-Depot zu Stettin. |
| 26. | | Carl Bugisch | do. | nicht einberufen worden. |
| 27. | | Wilhelm Kenkel | do. | Matrosen-Stamm-Divis. |
| 28. | | Christian Topp | do. | an Bord d. „Pr. Adler". |
| 29. | | Albert Rindfleisch | do. | (wie ad 9) |
| 30. | | Wilhelm Wichards | do. | (mit Min.-Erl. v. 25/5. 50 ohne Gehalt beurl.) |
| 31. | | Julius Boese | do. | (mit A. K.-O. v. 25/9. 49 ohne Gehalt beurl.) |

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent oder Ernennung. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Cadetten I. Classe. | Felix Hoffmann | A. K.-O. 20/11. 49 | bei der Uebungs-Division in Lauterbach. |
| 2. | | Wilhelm Berger | do. | |
| 3. | | Ferdinand Batsch | do. | |
| 4. | | Emil Berendt | do. | |
| 5. | | Marinus Struben | do. | an Bord des Transport-Schiffes „Mercur". |
| 6. | | Robert Prczewisinski | do. | |
| 7. | | Wilhelm Grapow | do. | |
| 8.–15. | | manquiren. | | |
| | | **Zur Dienstleistung.** | | |
| 1. | Capitain zur See d. deutschen Marine. | Otto Donner | A. K.-O. 12/3. 50 | Laut Beschluß der Bundes-Central-Commission zu Frankfurt a. Main auf 2 Jahre beurlaubt, seit dem 3. Mai c. Commandant d. Corv. „Amazone". |
| | | **Verwaltungs-Personal.** | | |
| 1. | Zeug-Hauptleute. | Ludwig Rosenkranz | A. K.-O. 11/4. 50 | Marine-Depot zu Danzig. |
| 2. | | Friedrich Richter | 11/4. 50 A. | Marine-Depot zu Stettin. |
| 3. | | Sigismund v. Borel | 11/4. 50 | Mar.-Depot zu Stralsund. |
| 1. | Zahlmstr. I. Cl. | August Will | 29/3. 49 | Marine-Commando. |
| 1. | Zahlmeister II. Cl. | Gottlieb Weickhmann | 28/4. 49 | an Bord d. Corv. „Amazone". |
| 2. | | manquirt | | |
| 1. | Unter-Zahlmeister. | Wilhelm Wentzel | Minister. Verf. vom 6/3. 50 | Marine-Depot zu Stettin. |
| 2. | | Werth | | Marinier-Corps. |
| 3. | | Dormann | | Matrosen-Stamm-Divis. |
| 4. | | Krohn | | an Bord d. Transp.-Schiffes „Mercur". |
| 5.–6. | | manquiren. | | |
| | | **Zur Dienstleistung commandirt.** | | |
| 1. | Sec.-Lieut. im 2. Art.-Regt. | Arthur v. Bothwell | 13/10. 42 | seit 1/10. 48 beim Marine-Depot zu Stralsund. |

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent oder Ernennung. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| | | **Aerztliches Personal.** | | |
| 1. | Mar.=Arzt I. Cl. | August Dr. Steinberg | A. K.=O. 6/7. 49 | Marine=Commando. |
| 1. | Marineärzte II. Cl. | Friedr. Dr. Simon | A. K.=O. 4/5. 50 | an Bord der Corv. „Amazone". |
| 2. | | Herrm. Dr. Taubner | A. K.=O. 9/7. 50 | Matrosen=Stamm=Divis. |
| | | **Marine=Auditoriat.** | | |
| 1. | Marine=Audit. | Hugo Bettauer | A. K.=O. 13/6. 50 | Marine=Commando. |
| | | **Marinier=Corps.** | | |
| 1. | Major und Commandeur. | Friedr. Gaede DK | A. K.=O. 4/4. 50 | interim. Director d. Mar.=Depot Stettin. |
| 1. | Hauptleute. | Rudolph Zoeller | 11/6. 50 | Chef der 1. Compagnie des Marin.=Corps. |
| 2. | | manquirt | | |
| 1. | Premier=Lieutenants. | Heinrich Rode | 4/4. 50 | Führer der 2. Compagnie des Marin.=Corps. |
| 2. | | Eugen John | 5/4. 50 | a. Bord d. Corv. „Amazone". |
| 3. | | Christian Galster | 9/4. 50 | Adjut. d. Marine=Cmmdo's. |
| 1. 2. 3. 4. | Seconde=Lieutenants. | manquiren. | | |
| | | **Zur Dienstleistung commandirt.** | | |
| 1. | Sec.=Lieut. d. 4. Pion.=Abth. | Johannes From | ? | seit 15/11. 48 dienstl. Adj. d. Cdo's. d. Mar.=Corps. |
| 2. | Sec.=Lieut. im 10. Inf.=Regt. | Edmund Graf v. d. Goltz | A. K.=O. 4/4. 50 | an Bord d. Transp.=Schiffes „Mercur". |
| 3. | Sec.=Lieut. im 9. Ldw.=Regt. | Rehbein | do. | bei der Uebungs=Divis. in Lauterbach. |
| 4. | Sec.=Lieut. im 10. Inf.=Regt. | v. Keller | A. K.=O. 30/5. 50 | desgleichen. |
| 5. | Sec.=Lts. im 2. Ldw.=Rgt. | Wormbs | do. | — |
| 6. | | Bernh. v. Ramin | do. | bei der Uebungs=Divis. in Lauterbach. |

# Beilage VIII.

## Organisation der obersten Marine-Behörde.

### A. Oberste Leitung der Marine-Angelegenheiten.

Die oberste Leitung der Marine-Angelegenheiten steht einer Central-Behörde zu, welche den Namen „Admiralität" führt und zugleich Commando und Verwaltungs-Behörde ist.

Die Admiralität besteht aus drei Abtheilungen:

1. Abtheilung für Commando-Angelegenheiten,
2. Abtheilung für technische Angelegenheiten,
3. Abtheilung für allgemeine und Verwaltungs-Angelegenheiten.

Die Abtheilung für Commando-Angelegenheiten besteht aus dem Chef des Stabes der Marine, welcher allemal ein Seeoffizier sein muß, und den nöthigen Offizieren und Beamten. Die beiden übrigen Abtheilungen bestehen aus je einem Director, von denen derjenige der technischen Abtheilung ein Seeoffizier und derjenige der Abtheilung für allgemeine und Verwaltungs-Angelegenheiten ein höherer Verwaltungs-Beamter sein muß, und den erforderlichen Decernenten.

— — — — — — — — — — — — — —

Der zum Chef der Admiralität ernannte Minister vertritt die Marine-Angelegenheiten im Staats-Ministerium und in den Kammern, concurrirt bei allen, außer in rein militairischen Angelegenheiten (Rapports &c.), an Seine Majestät zu erstattenden Berichten und contrasignirt die in Marine-Angelegenheiten ergehenden Allerhöchsten Befehle.

Ohne seine Zustimmung dürfen keine Beschlüsse der Admiralität ausgefertigt werden. Die Abtheilungs-Directoren sind ihm verantwortlich.

Der Oberbefehlshaber der Marine verfügt in Commando-Angelegenheiten selbstständig und ist rücksichtlich derselben Sr. Majestät unmittelbar verantwortlich.

Der Minister concurrirt jedoch bei allen an des Königs Majestät gerichteten Vorschlägen zu Anstellungen, Beförderungen, Auszeichnungen &c.

Der Oberbefehlshaber muß, insofern seine Functionen nicht von einem Königlichen Prinzen übernommen sind, ein Flaggen-Offizier sein.

Er hat die Befugnisse eines commandirenden Generals und ist General-Inspecteur des gesammten Marine-Wesens.

— — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — —

Der Minister kann sich in Betreff der zu ertheilenden Zustimmung zu den Beschlüssen der Admiralität durch einen der Abtheilungs-Directoren vertreten lassen.

Der von ihm hierzu berufene Director hat die Befugniß, nach näherer Bestimmung des Ministers von allen den Abtheilungen überwiesenen Geschäften vor der Erledigung Kenntniß zu nehmen.

## B. Geschäfts-Eintheilung.

### I. Abtheilung für Commando-Angelegenheiten.

Bei derselben werden bearbeitet:

1. die Befehle über alle maritimen Streitkräfte,
2. die Leitung und Ueberwachung des gesammten militairischen (incl. geistlichen, Unterrichts-, Justiz-, Sanitäts- und Polizei-) Dienstes der Marine und die Auswahl des betreffenden Personals zu bestimmten dienstlichen Zwecken,
3. die Anstellungen, Beförderungen, Verabschiedungen und Pensionirungen des Marine-Personals.
4. Vorschläge für Anstellungen, Beförderungen, Verabschiedungen und Pensionirungen des gesammten Marine-Personals, mit Ausschluß des unter 3 genannten und der eigentlichen Verwaltungs-Beamten,
5. Vorschläge in den Auszeichnungs- und Gnaden-Angelegenheiten für das gesammte Marine-Personal, mit Ausschluß der eigentlichen Verwaltungs-Beamten.

### II. Abtheilung für technische Angelegenheiten.

Bei derselben wird bearbeitet:

1. der Schiffbau,
2. der Maschinenbau,
3. der Land- und Wasserbau für die Marine,

4. die Betakelung, sowie die Ab- und Ausrüstung,
5. die Armirung,
6. die Aufstellung des Bedarfs der Materialien der Marine, sowie die Bestimmung über die Beschaffenheit, Aufbewahrung (in technischer Beziehung) und Verwendung derselben.

**III. Abtheilung für allgemeine und Verwaltungs-Angelegenheiten.**

Bei derselben werden bearbeitet:

1. Allgemeine Angelegenheiten,
2. Etats-Sachen,
3. die Personalien der eigentlichen Verwaltungs-Beamten,
4. die Beschaffung und Verwaltung des Materials der Marine,
5. Bekleidungs-, Verproviantirungs-, Lazareth-, Servis- und andere ökonomische Angelegenheiten,
6. das gesammte Geld-, Kassen- und Rechnungswesen der Marine,
7. die Intendanturgeschäfte für die Admiralität.

# Beilage IX.

## Rangliste der Königlich Preußischen Marine
d. d. April 1856.

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent 2c. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Admiral 2c. | Prinz Wilhelm Adalbert K. H. | 30/3. 54 | |
| 1. | Contre-Adm. | Jan Schröder | 17/5. 54 | Marine-Stations-Chef. |
| 1. | Capitains zur See. | Otto Donner | 5/6. 52 | Marine-Commandant c. z. Dstl. |
| 2. | | Ludw. Sundewall | 12/1. 56 | Freg. „Thetis", Commdt. |
| 1. | Corvetten-Capitains. | Prinz Wilh. v. Hessen 2c. D. | 15/10. 54 | D.-Corv. „Danzig", Cdt. |
| 2. | | Jachmann | 27/3. 55 | cdt. als Ober-Werft-Direct. |
| 3. | | Kuhn | 12/1. 56 | Corv. „Amazone", Cdt. |
| 4 | | Heldt | 12/1. 56 | Decernent in der Admiralit. |

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent rc. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Lieutenants zur See I. Classe. | Herrmann | 13/5. 51 | Kasernensch. „Barbarossa“ Cdt. |
| 2. | | Weickhmann | 23/1. 54 | 1. Offz. an Bord der „Amazone“. |
| 3. | | v. Bothwell | 9/3. 55 | 1. Offz. a. Brd. d. „Danzig“. |
| 4. | | Köhler | 9/3. 55 | an der Jade. |
| 5. | | Rogge | do. | Schooner „Frauenlob“ Cdt. |
| 6. | | Klatt | do. | Mar.-St. d. Ostsee zu Danzig z. D. |
| 7. | | Henk | do. | Transportsch. „Mercur“, Cd. |
| 8. | | Niesemann | 18/12. 55 | Adj. d. O. Befehlsh. d. Mar. |
| 9. | | Martinetcourt | do. A | Führer d. II. Werft-Matr.-C. |
| 10. | | Reetzke | do. B | 1. Offz. an Bord d. „Thetis“. |
| 11. | | Hassenstein | do. C | an Bord der „Danzig“. |
| 12. | | Schelle | 12/1. 56 | an Bord der „Thetis“. |
| 1. | Lieutenants zur See II. Classe. | Lipke | 6/9. 52 | krank (in Berlin). |
| 2. | | Rubarth | 14/9. 52 | in Danzig. |
| 3. | | Wachsen | 15/9. 52 | an der Jade. |
| 4. | | Arendt | 16/9. 52 | an Bord der „Thetis“. |
| 5. | | v. Becherer | 17/9. 52 | = = = do. |
| 6. | | Schau | 18/9. 52 | stellv. Ausr. Director in Danzig. |
| 7. | | Soendergard | 19/9. 52 | Präs. d. Lief. Bes. Comm. in Danzig. |
| 8. | | Werner | 20/9. 52 | 1. Offz. a. Bord d. „Mercur“. |
| 9. | | Batsch | 21/9. 52 | an Bord der „Danzig“. |
| 10. | | Kinderling | 23/1. 54 | 1. Offz. an Bord d. „Frauenlob“. |
| 11. | | v. Keller | 19/1. 55 | an Bord der „Thetis“. |
| 12. | | Berger | do. | = = = „Amazone“. |
| 13. | | Berendt | do. | = = des „Mercur“. |
| 14. | | Nürnberger | 27/2. 55 | Adj. beim Stat. Cdt. |
| 15. | | Struben | 6/2. 55 | an Bord der „Amazone“. |
| 16. | | Przewisinski | 18/9. 55 | Englische Flotte beurlaubt. |
| 17. | | Grapow | do. | an Bord der „Danzig“. |
| 18. | | Olberg | 18/12. 55 | = = = „Thetis“. |
| 19. | | Mac-Lean | 12/1. 56 | = = = „Amazone“. |
| 20. | | Krausnick | do. | = = des „Frauenlob“. |
| 21. | | Livonius | do. | an der Jade. |
| 22. | | Jung | do. | an Bord der „Danzig“. |
| 23. | | v. St. Paul | A. K.-O. 22/5. 56 | Englische Flotte beurl. |
| 24. | | Weickhmann | do. | in Danzig. |

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent 2c. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Capt. z. S. à la suite | Dell | 6/9. 56 | Chef des Stabes d. Marine. |
| 2. | Lt. z. S. I. Kl. à la suite | Lehmann | 12/1. 56 | See-Cad.-Inst. |
| 3. | Lt. z. S. II. Kl. à la suite | Topp | 19/1. 55 | Mar.-Dep. Stralsund. |
| 1. | Fähnrichs zur See. | Fhr. v. Dobeneck | A. K.-O. 26/10. 52 | Englische Flotte beurl. |
| 2. | | v. Pogrell | A. K.-O. 23/1. 54 | desgl. |
| 3. | | Chüden | A. K.-O. 21/1. 54 | an Bord der „Danzig". |
| 4. | | Grf. v. Monts | 19/1. 55 | = = des „Mercur". |
| 5. | | Ulffers | do. A | Engl. Flotte beurl. |
| 6. | | Butterlin | do. B | desgl. |
| 7. | | Pietsch | do. C | an Bord der „Danzig". |
| 8. | | Dreves | do. D | Engl. Flotte beurl. |
| 9. | | Frhr. v. Schleinitz | do. E | an Bord der „Danzig". |
| 10. | | Krause | A. K.-O. 26/7. 55 | = = = „Thetis". |
| 11. | | v. Regelein | do. | desgleichen. |
| 1. | Fähnrich z. S. à la suite. | Prinz Hug. v. Schwarzburg-Sondershausen | A. K.-O. 22/1. 56 | an Bord der „Amazone". |
| 1. | Mit d. Char. Fähnrich z. S. | v. Reibnitz | 25/8. 55 | an Bord der „Thetis". |
| 2. | See-Cadetten. | v. Ising | 23/8. 52 | desgleichen. |
| 3. | | Erdmann | 6/1. 53 | desgleichen. |
| 4. | | Francke | 20/6. 53 | desgleichen. |
| 5. | | Frhr. v. d. Horst | 5/8. 53 | desgleichen. |
| 6. | | Bar. v. d. Goltz | 28/10. 53 | desgleichen. |
| 7. | | Beyer | do. | desgleichen. |
| 8. | | v. Lobo | 19/12. 53 | an Bord der „Danzig". |
| 1. | Volontair-Cadetten. | Klos | 15/11. 54 | an Bord der „Danzig". |
| 2. | | Grf. v. Hacke | do. | = = = „Thetis". |
| 3. | | Knorr | do. | = = = „Danzig". |
| 4. | | Baron v. Fenzi | do. | = = = „Thetis". |
| 5. | | Zirzow | do. | = = = „Danzig". |
| 6. | | Kühne | do. | = = = „ do. |
| 7. | | Behrend | do. | desgleichen. |
| 8. | | Donner | do. | desgleichen. |
| 9. | | Jung | do. | desgleichen. |
| 10. | | v. Versen | 12/8. 55 | an Bord der „Amazone". |
| 11. | | Rodenacker | do. | desgleichen. |
| 12. | | v. Kall | do. | desgleichen. |
| 13. | | Rosentreter | do. | desgleichen. |

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent 2c. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| 14. | Volontair-Cadetten. | v. Kaisenberg | 12/8. 55 | an Bord der „Amazone". |
| 15. | | Westphal | do. | desgleichen. |
| 16. | | v. Nostitz | do. | desgleichen. |
| 1. | Auxiliar-Offiziere. | Fischer | A. K.-O. 29/3. 49 | werden nur für Kriegs-Expeditionen und für die Dauer derselben einberufen. |
| 2. | | Sellin | do. | |
| 3. | | Rose | do. | |
| 4. | | Fromm | A. K.-O. 28/4. 49 | |
| 5. | | Kunde | do. | |
| 6. | | Hartwig | do. | |
| 7. | | Ziepke | do. | |
| 8. | | Prellwitz | do. | |
| 9. | | Bugisch | A. K.-O. 14/1. 49 | |
| 10. | | Rindfleisch | do. | |
| 11. | | Wichards | do. | |
| 12. | | Boese | do. | |
| 13. | | Hoffmann | A. K.-O. 30/6. 52 | |
| 1. | Major | Graf v. d. Strachwitz. | A. K.-O. 16/12. 55 | Bataillons-Cmdr. |
| 1. | Hauptmann | Rode | 17/4. 52 | 2. Comp. |
| 2. | do. | John | 23/1. 54 | 3. " |
| 3. | do. | Grf. v. d. Goltz | A. K.-O. 26/7. 55 | 1. " |
| 4. | do. | v. Schramm | A. K.-O. 10,10. 55 | Handw.-Comp. |
| 1. | Prem.-Lieut. | Wormbs | 23/1. 54 | |
| 2. | do. | Müller | 24/8. 54 | |
| 3. | do. | v. Kleist | A. K.-O. 27/10. 55 | an Bord der „Thetis". |
| 4. | do. | v. Schlegell. | A. K.-O. 6/12. 55 | See-Bat. |
| 1. | Sec.-Lieuten. | Ewald | 14/6. 51 | an Bord der „Danzig". |
| 2. | do. | v. Ramin | 21/2. 52 | See-Bat. |
| 3. | do. | v. Kornatzki | 21/5. 46 D | Adj. |
| 4. | do. | Frhr. v. Richthofen | 23/1. 54 | See-Bat. |
| 5. | do. | Förstner | 7/12. 54 | " |
| 6. | do. | Brandt | 30/3. 55 | " |
| 7. | do. | Schweikart | A. K.-O. 6/12. 55 | " |
| 8. | do. | Mebes | do. | " |
| 9. | do. | Krause | A. K.-O. 2/5. 56 | " |

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent rc. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| | | **Commandirt zur Dienstleistung.** | | |
| 1. | Sec.=Lieut. | v. Sobbe I. | | vom 27. Inf.=Regt. |
| 2. | do. | Rostkovius | | vom 1. Bat. 2. Ldw.=Regt. |
| 1. | Portepéefähnr. | Roeseler | A. K.=O. 6/12. 55 | See=Bat. |
| 2. | do. | Freund | A. K.=O. 25/1. 56 | desgl. |
| | | **à la suite.** | | |
| 1. | Major | Häring | 19/1. 55 | Mar.=Dep. Stralsund, Vrst. |
| 2. | do. | Scheuerlein | 27/3. 55 | Adm. |
| 3. | do. | Frhr. v. Hallerstein | 15/9. 55 | Director d. See=Cad.=Inst. |
| 4. | Hauptmann | Zöller | 11/6. 50 | Hafen=Major. |
| 5. | do. | Galster | 23/1. 54 | Artillerie=Director. |
| 6. | do. | Liebe | 19/1. 55 | See=Cad.=Inst. |
| 7. | do. | Jordan | 12/1. 56 | dstth. Adj. in der Admiralität. |
| | | **Aerzte.** | | |
| 1. | O.=Stabs=Arzt | Dr. Steinberg | A. K.=O. 26/7. 49 | als Mar.=St.=Arzt commd. |
| 1. | Stabsarzt | Dr. Simon | A. K.=O. 4/5. 50 | command. beim See=Bat. |
| 2. | do. | Dr. Taubner | 9/7. 50 | Danzig. |
| 3. | do. | Dr. Struck | 8/1. 53 | Stralsund. |
| 4. | do. | Dr. Erdmann | 23/7. 54 | an Bord der „Thetis". |
| 5. | do. | Dr. Becht | 8/12. 55 | „ „ „ „Danzig". |
| 1. | Ass.=Arzt | Dr. Walbrach | A. K.=O. 12/1. 51 | an Bord des „Frauenlob". |
| 2. | do. | Dr. Lorenz | 1/3. 51 | Danzig. |
| 3. | do. | Dr. Brunner | 1/4. 51 | an Bord der „Amazone". |
| 4. | do. | Dr. Kulp | 24/7. 52 | „ „ des „Mercur". |
| 5. | do. | Dr. Günther | 11/6. 53 | Danzig. |
| 6. | do. | Dr. Fanninger | 23/7. 54 | an Bord der „Danzig". |
| 7. | do. | Dr. Benetsch | 12/1. 56 | „ „ „ „Thetis". |
| 1. | Mar.=Pred. | Diko | | an Bord der „Thetis". |
| 1. | Zeughauptm. | v. Borel | 11/4. 50 | Mar.=Dep. Stralsund. |
| 1. | Zahlmstr. I. Cl. | Will | A. K.=O. 29/3. 49 | Danzig. |
| 1. | do. II. Cl. | Hartwig | A. K.=O. 6/3. 51 | Stralsund. |
| 2. | do. do. | de Haan | 3/2. 53 | Danzig. |

| Nr. | Charge. | Namen. | Patent rc. | Bemerkungen. |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | U.-Zahlmstr. | Wentzel | M.-Verf. 6/3. 50 | Danzig. |
| 2. | do. | Werth | do. | Stralsund. |
| 3. | do. | Dormann | do. | Danzig. |
| 4. | do. | Krohn | do. | Danzig beim See-Bat. |
| 5. | do. | Junker | A. K.-O. 19/12. 50 | Danzig. |
| 6. | do. | Triebe | 2/10. 52 | Danzig. |
| 1. | Mar.-Aud. | Bettauer | A. K.-O. 13/6. 50 | Danzig. |

Nach dem Etat sollen im activen Stande vorhanden sein u. sind:

| | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| 1) | Admiral . . . . . . . . . . . . . . | 1 | 1 |
| 2) | Contre-Admiral . . . . . . . . . . . | 1 | 1 |
| 3) | Capitains z. S. (incl. der à la suite geführten) . | 2 | 3 |
| 4) | Corvetten-Capitains (incl. der à la suite geführten) | 4 | 5 |
| 5) | Lieutenants z. S. . . . . . . . . . . . | 36 | 38 |
| 6) | Fähnrichs z. S. . . . . . . . . . . . . | 15 | 13 |
| 7) | See-Cadetten . . . . . . . . . . . . | 24 | 24 |
| | (Außerdem 13 See-Cadetten-Aspiranten) | | |
| 8) | 4 Matrosen-Compagnieen . . . . . . . . | 357 | 357 |
| 9) | 2 Schiffsj.-Compagnieen . . . . . . . . | 200 | 210 |
| 10) | 2 Werft-Matrosen-Compagnieen . . . . . | 192 | 192 |
| 11) | 1 Handwerks-Compagnie . . . . . . . . | 300 | 280 |
| 12) | Deck-Offiziere . . . . . . . . . . . . | 28 | 22 |
| 13) | Maschinisten-Personal . . . . . . . . . | 34 | 26 |
| 14) | Stabswachtmeister . . . . . . . . . . | 6 | 6 |
| 15) | Lazareth-Gehülfen . . . . . . . . . . | 11 | 9 |
| 16) | See-Bataillon | | |
| | a. Offiziere incl. der à la suite geführten | | 25 |
| | b. Unteroffiziere, Spielleute und Gemeine | 445 | 445 |
| 17) | Aerzte . . . . . . . . . . . . . . . | | 13 |

(Die Vermehrung des Personal-Etats pro 1857 steht in Aussicht.)

Druck von F. Heinicke in Berlin, Deßauerstraße Nr. 5.

Jordan, A.

Geschichte der brandenburgisch-preußischen Kriegs-Marine in ihren Entwickelungsstufen dargestellt

Berlin 1856